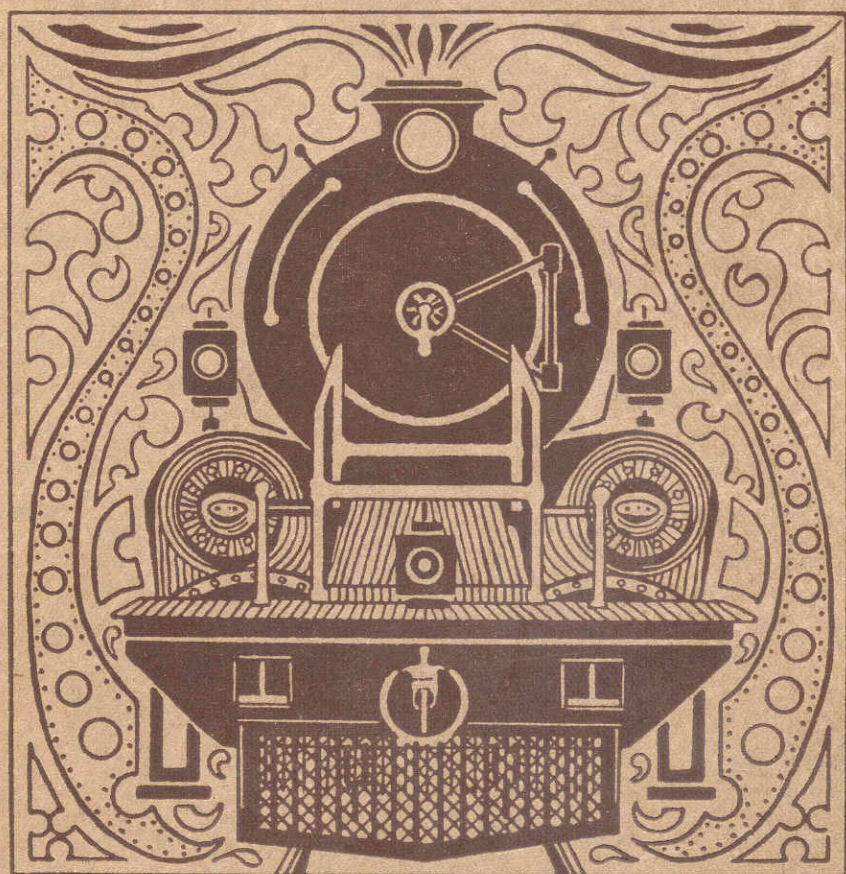
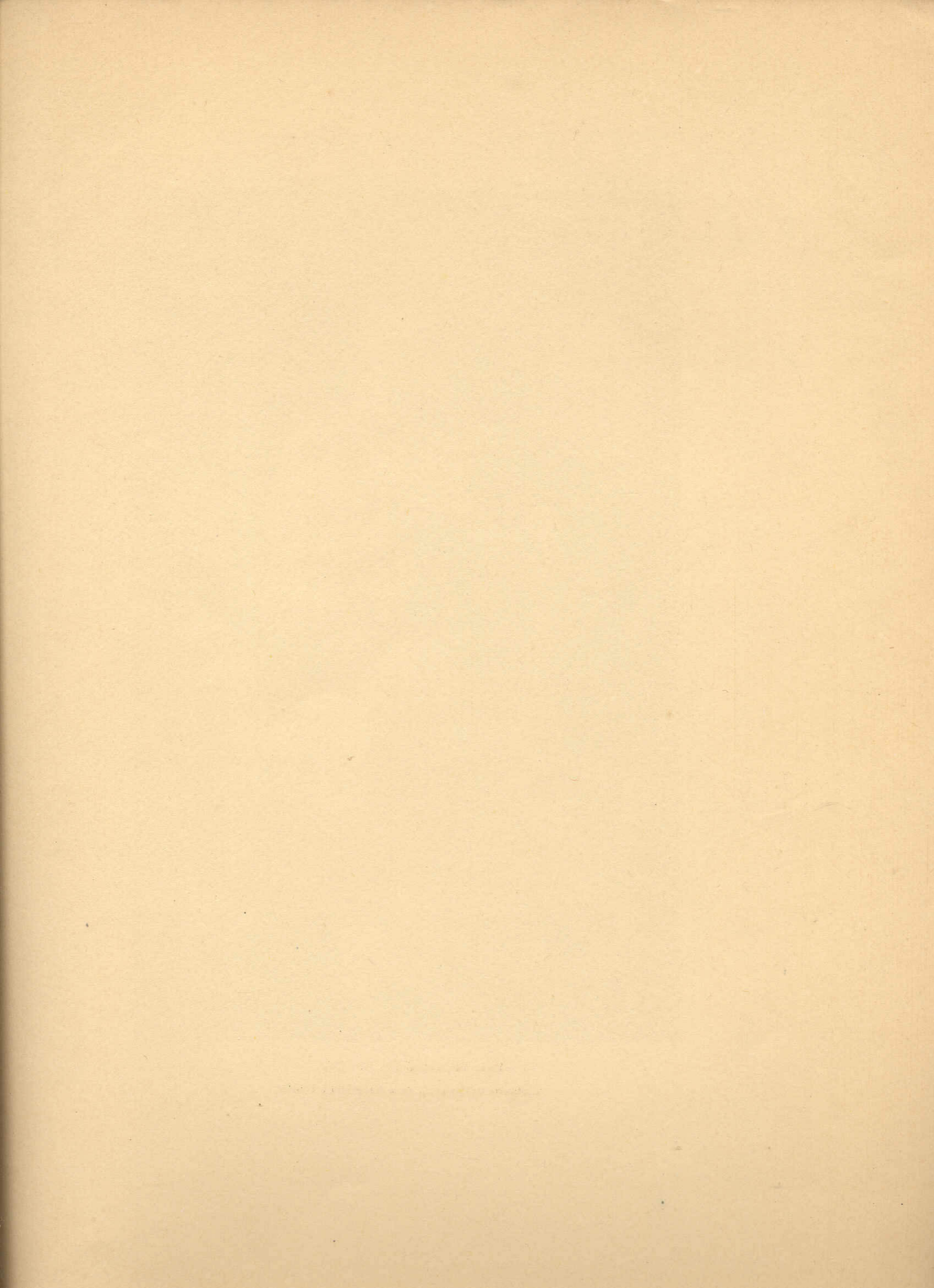
STAATSSPOOR
EN
TRAMWEGEN
IN
NEDERLANDSCH-
INDIË
1875 6 APRIL 1925

D.
R.

F. Renssen

19-6-1943

830. 125-

Gedenkboek

# BOEKOE PERINGATAN

van

DARI

## STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN DI HINDIA - BELANDA 1875 — 1925.

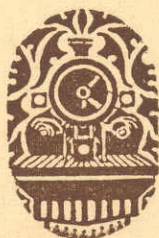
van Nederlands-Indië

Zijne Excellentie Mr. D. FOCK.
Gouverneur-Generaal van Nederlandsch-Indië.

# GEDENKBOEK
# BOEKOE PERINGETAN

DARI
VAN

STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN
DI HINDIA-BELANDA.
IN NEDERLANDS-INDIE

1875 — 1925.

TOPOGRAFISCHE INRICHTING
WELTEVREDEN ═══════ 1925

# BOEKOE PERINGATAN
DARI
# STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN DI HINDIA-BELANDA 1875 — 1925.

## I. Begimana asal-asal djadinja Staatsspoor- en Tramwegen, begimana djadinja besar dan dari hal pimpinannja.

Pada tanggal 6 April 1925 hendaklah 50 tahoen lamanja, bahwa di Nederland moelai memoeatkan Staatsblad dari hal wet atas membikin perdjalanan spoor (spoorweg) oleh Gouvernement dari Soerabaja ka- Pasoeroean dan Malang, jang djaoehnja kira-kira 115 K.M.

Perdjalanan spoor ini boekankah jang pertama-tama, oleh karena didalam tahoen 1864 oleh Nederlandsch-Indische Spoorweg Maatschappij (N. I. S.) telah dimoelaikan membikin perdjalanan Spoor (spoorweg) dari Semarang ka-Solo dan Djogja, dimana pada tanggal 21 Mei 1873 soedah bèrès sama sekali, sedang tiada seberapa lama sebeloemnja perdjalanan spoor Semarang-Solo-Djogja itoe habis dikerdjakan. maka perdjalanan spoor Betawi-Bogor dari Maatschappij terseboet, soedah habis dikerdjakan djoega.

Pada pembikinnja perdjalanan spoor terseboet itoe, maka ada amat banjaklah kesoesahan jang tertampaknja, sehingga Maatschappij itoe beberapa kali hampir mendjadi failliet, sedang kesengsaraän dari natuur (jang boekan boeatan orang dan tiada dapat dikira) telah membikin lambatnja pekerdjaän.

Segala kesengsaraän jang didapatkan oleh N.I.S. itoe dan pendapatan kehasilan jang sedikit sekali didalam beberapa tahoen permoelaän sesoedahnja spoor itoe djadi, maka itoelah mendjadi sebab, bahwa dari fihak particulier tiada bisa dapat modal poela akan membikin perdjalanan spoor. Tiada seorangpoen jang soeka memasoekkan oeangnja didalam peroesahaän jang sedemikian itoe, dimana tiada dapat ditentoekan penghasilannja pada hari kemoedian.

Maka sebetoelnja poelau Djawa itoe, jang pada zaman itoe dianggap seboeah poelau jang berhasil sendiri diantero Hindia Belanda, ada perloe sekali diperbaiki atas perhoeboengannja dari satoe ke-lain tampat. Pada waktoe itoe maka hanja djalan-djalan biasa dan kali-kali sadja jang dapat menghoeboengkan dari satoe tempat ke-lainnja.

Djalan pos besar, jang terbikin oleh G.G. Daendels, itoelah mengadakan perhoeboengan ditanah Djawa dari Koelon mengetan, sehingga dapat menghoeboengkan

antaranja kota jang besar-besar, ialah Betawi, Semarang dan Soerabaja. Soedah itoe laloe diadakan beberapa tjabang-tjabang djalan jang besaran dan ketjilan, jang dapat djoega didjalani karéta d.l.l.

Oentoek orang jang bepergian djaoeh, itoelah selekas-lekasnja mesti memakai karéta jang ditarik oleh koeda-pos. Akan-tetapi oentoek orang-orang biasa sadja naeklah meréka seboeah tjikar pèr, dimana meréka-itoe dapat terlentang atau berbabaring disitoe.

Angkoetan barang-barang itoelah hanja bisa terdjadi dengan grobag sapi, sedang ditampat-tampat jang amat banjak pengangkoetan barang-barang itoe, sering kali kedjadian kekoerangan sapi, oleh karena dari ketjapéan amat banjaklah sapi-sapi itoe jang mendjadi mati.

Dari itoe maka pembawanja barang-barang keloearan dari tanah Djawa ada amat soesahnja sedang beanja teramat banjaknja. Soedah sering kedjadian bahwa kapal-kapal jang akan membawa barang-barang dari tanah Djawa itoe sehingga beberapa boelan moesti menoenggoe moeatan dipelaboehan, sedang barang-barang itoe kalau disimpan didalam goedang djadi berdjamoer.

Djoega didesa-desa pegoenoengan orang dapat merasakan dari hal soesahnja pengangkoetan ini. Pengangkoetan barang-barang dengan pedati, apa lagi kalau djaoeh, itoelah banjak sakali ongkosnja, lantaran mana orang tani sering tiada dapat mendjoeal barang-barang pengasilannja atau tiada dapat mendjoeal itoe dengan harga rendah, sedang sebaliknja, djika meréka-itoe perloe memakai barang jang berasal dari kota besar, lantaran dari besarnja ongkos itoe mendjadi teramat mahal harganja.

Dari pada itoe maka perloe sekali akan mengoebah keadaän jang demikian itoe, kalau orang ada niatan hendak menambah soeboernja dan kemoerahannja tanah Djawa. Membikin perdjalanan spoor itoelah ichtiar jang baik sendiri oentoek keperloean ini, akan tetapi dimana fihak particulier tiada soeka menoeloeng hal perkara oeang, maka Gouvernement terpaksa mesti berboeat sendiri.

Pada tatkala itoe maka di Nederland banjak dibitjarakan dan toelis-menoelis dari hal perkara terseboet, dimana kemoedian pada tanggal 6 April 1875 telah ditetapkan dengan wet, bahwa perdjalanan spoor akan dibikin dari Soerabaja ke Pasoeroean dan Malang, sedang oeang jang disediakan oentoek keperloean itoe ada 10 millioen.

Dengan sesigera-sigeranja orang telah mengerdjakan itoe. Seantero pekerdjaän itoe ada dibawah pimpinannja Kolonel-titulair der Genie, David Maarschalk jang telah pensioen, dimana pada kemoedian hari biliau itoe mendapat titel Inspecteur-Generaal.

Patoeng (borstbeeld) dari biliau itoe, jang terbikin dari marmer, sekarang tertaroh di station Bogor, sebagai tanda menghormatkan kepada biliau itoe, jang telah bekerdja dengan setia, tiada memandang soesah pajah.

ir. P. A. ROELOFSEN.

Directeur van Gouvernementsbedrijven in 1925.

H. DE BRUYN.

Directeur der Burgerlijke Openbare Werken in 1875.

ir. J. F. van WEELDEREN.
Hoofd van het Bedrijf der Staatsspoor- en Tramwegen op Java.

J. M. SLOOS.
Hoofd van het Bedrijf der Staatsspoor- en Tramwegen in de Buitengewesten.

ir. W. F. STAARGAARD.
Hoofdinspecteur der Staatsspoor- en Tramwegen.

Prof. Dr. ir. J. H. A. HAARMAN.
Hoofd van den Algemeenen Bouwdienst.

L. R. MIDDELBERG. c. i.
Secretaris tevens Hoofd van het Centraal Kantoor.

Dengan pertoeloengannja pegawai jang faham dan tjerdik, meski jang berpangkat tinggi, maoepoen jang berpangkat rendah, maka toean Maarschalk dapat mengerdjakan perdjalanan spoor itoe dengan sekoeat-koeatnja, sehingga pada hari Kemis tanggal 16 Mei 1878 perdjalanan keréta-api Soerabaja (kota)—Pasoeroean dapat diboeka dengan oepatjara (keramean) oleh Gouverneur-Generaal Mr. J. W. van Lansberge, jang pada tatkala itoe telah tiba di Soerabaja dengan *soewami* dan pengiringnja.

Pada tanggal 20 Juli 1879 maka lijn Bangil—Malang telah diboeka djoega dan sekarang antéro perdjalanan keréta-api itoe telah selesai sama sekali. Adapoen ongkos boeat membikin antero lijn itoe (aanlegkosten) sedjoemlah ada 9½ millioen roepiah, mendjadi ada koerangan ½ millioen dari pada begrootingnja.

Setelah lijn itoe moelai didjalankan exploitatie, maka orang dapat memakai sebagian pegawai dari aanleg itoe boeat mendjalankan dienst dari weg en werken dan dari tractie. Adapoen boeat administratieven dienst dan vervoersdienst tiada dapat pegawai jang faham atas pekerdjaän itoe. Lantaran dari itoe maka dari Nederland telah dikirim seorang contrôle-chef, seorang stationschef 1e klas dan 2 orang stationschef 3e klas, sedang oentoek pegawai selainnja telah mengambil dan mengadjar orang-orang dari tanah Djawa sadja.

Begimana baiknja pengadjaran (opleiding) itoe, maka orang jang toea-toea didalam dienst akan dapat menjaksikan itoe. Begimana djoega, maka opleiding itoe dibikin banjak dan orang dapat memoetoeskan bahwa oentoek pegawai rendah dan tengahan dari Staatsspoorwegen ditanah Djawa boleh ambil pegawai dari sini sadja, ketjoeali dari satoe-doea orang.

Setelah itoe orang tiada lantas tinggal diam sadja. Lambat laoen orang lantas mendapat kepertjajaän oentoek hari kemoedian atas keréta—api itoe, baik dari fihak pembesar, baik dari fihak particulier. Begitoe poela oentoek fihak particulier, apa lagi setelah ongkos pembikinnja djalanan *tram* dan exploitatienja dibelakang hari bisa djadi lebih moerah, itoelah tambah mendjadikan inginnja fihak particulier oentoek membikin djalanan tram. Lantaran dari pada itoe maka tram-tram jang sekarang ada, itoelah hampir semoea pembikinnja pada tatkala itoe djoega.

Begitoe djoega oentoek S.S. orang djadi terlebih soeka mengerdjakan itoe. Sekarang orang dapat memandang, bahwa Gouvernement djoega dapat membikin Spoorweg, dan boleh dipastikan bahwa pekerdjaännja itoe tiada lebih mahal dari pada pekerdjaännja Maatschappij particulier.

Teroetama poela kalau memandang Spoorweg dari N.I.S., jang lebih lama lebih banjak pendapatannja pengasilan, dan djoega kalau memandang Spoorwegnja sendiri, jang ternjata telah membikin kemadjoeannja tampat dan membikin *mahmoernja*

D. MAARSCHALK
(1875-1880).

H. G. DERX
(1880-1889).

J. K. KEMPEES
(1889-1893).

J. W. Th. VAN SCHAIK
(1893-1895, 1896).

ir. D. R. J. BARON VAN
LIJNDEN (1895-1896).

ir. R. H. J. SPANJAARD
(1896-1898).

ir. Th. A. M. RUIJS
(1898-1901).

S. A. SCHAAFSMA
(1901-1906).

Pemimpin-pemimpin S. S. dan Tr. jang doeloe (tahoen 1875-1906).
Directie S.S. en Tr. van vroeger (tydvak 1875-1906)

ir. H. F. VAN STIPRIAAN LUISCIUS (1906-1912, 1913).

J. RADERSMA (1912-1913).

ir. M. H. DAMME (1913-1919).

ir. W. F. STAARGAARD (hoofdinspecteur sinds 1924).

ir. F. E. VAN HENNEKELER (voorzitter).

ir. F. B. H. ASSELBERGS.

Driehoofdig Bestuur der S.S. en Tr. (1919-1921).

ir. J. C. F. VAN SANDICK (1921-1922-1924).

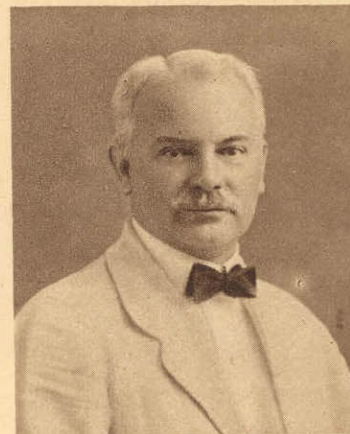
Pemimpin-pemimpin S.S. dan Tr. jang doeloe (tahoen 1906-1924).

Directie S.S. en Tr. van vroeger (tydvak 1906-1924)

ir. W. TH. VAN SCHAIK
Chef Exploitatie der Westerlijnen.

W. A. VAN OORSCHOT
Chef Exploitatie der Oosterlijnen.

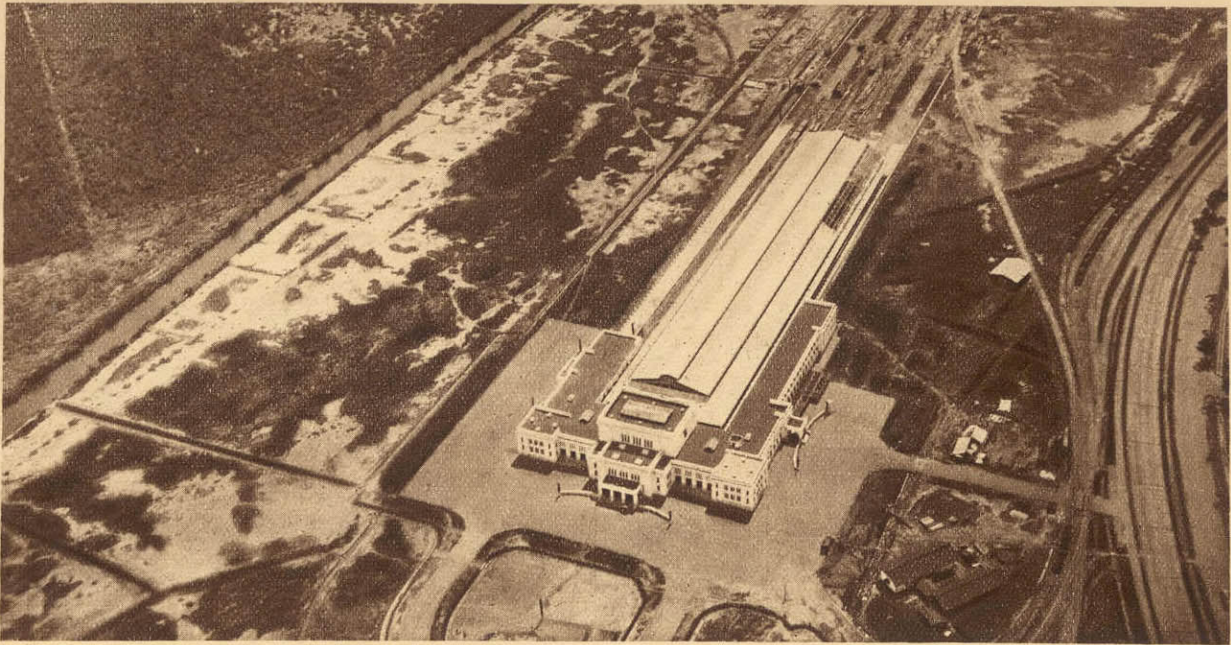
E. P. C. SCHEFFER
Hoofd van den Dienst van Beweging en Handelszaken.

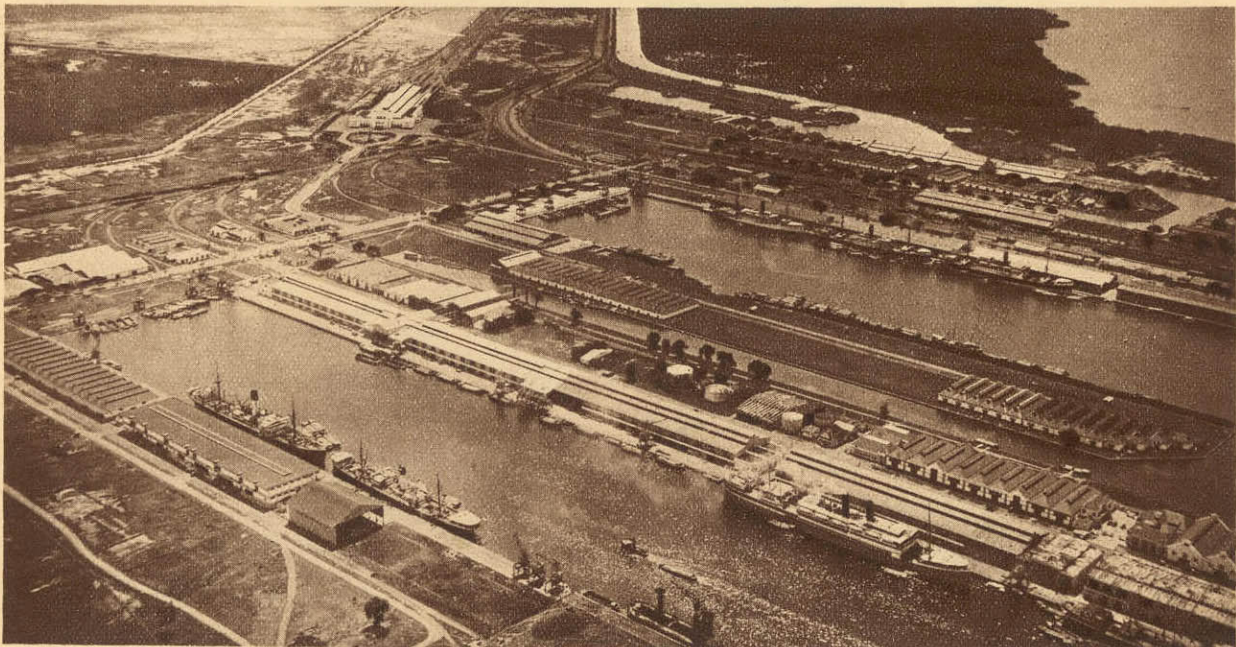
ir. A. M. HUBREGTSE
Hoofd van den Dienst van Tractie en Materieel.

J. H. A. DE VOOGT
Hoofd van den Administratieven Dienst.

ir. H. P. E. DE VOGEL
Hoofd van den Dienst van Opname en Aanleg.

Prof. ir. P. N. MAX
Hoofd van den Dienst van Weg en Werken.

Bandoeng di gambar dari kapal oedara. Sebelah kanan dari djalanan kereta-api ada terletak Hoofdbureau S. S. Magazijnen dan Hoofdwerkplaats. Sebelah kiri dari djalanan kerata api kelihatan station, kantor Contrôle dan station barang-barang di Tjirojom.

Luchtfoto van Bandoeng. Rechts naast de spoorweg is het Hoofdbureau SS Magazijnen en Hoofdwerkplaats. Links naast de spoorweg ligt het station, de centrale contrôle en het goederen station van Tjirojom

Station baroe di Tandjoeng Priok.

Het nieuwe station van Tandjoeng Priok

Pelaboean di Tandjoeng Priok sebelah kiri di atas kelihatan station baroe dan sebelah kanan diatas station lama.

Haven van Tandjoeng Priok naast links zichtbaar is het nieuwe station en rechts ernaast het oude station

negeri, itoelah lantas menimboelkan keïnginan akan membikin Staatslijnen (Spoorweg Gouvernement) jang baroe.

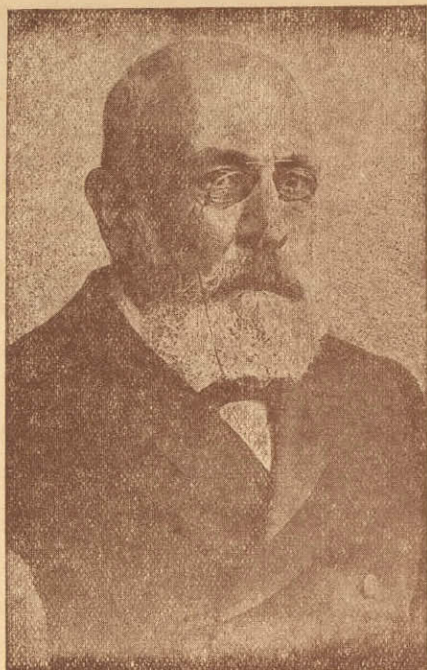
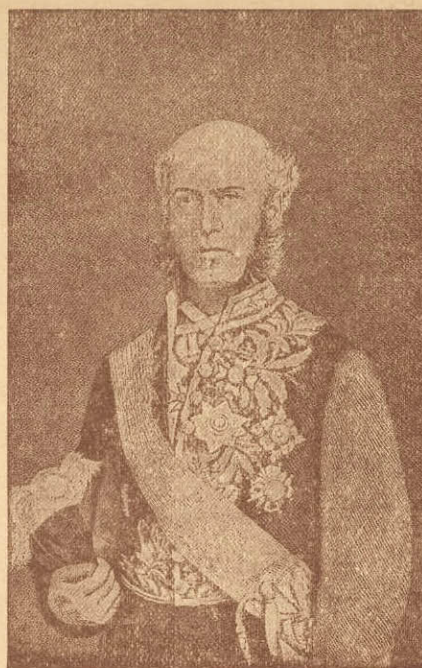
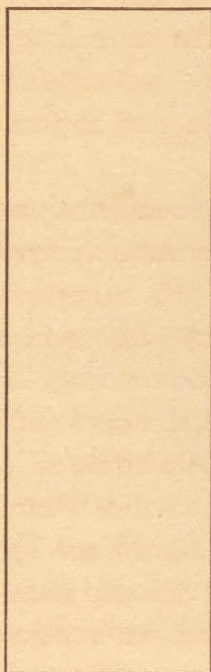
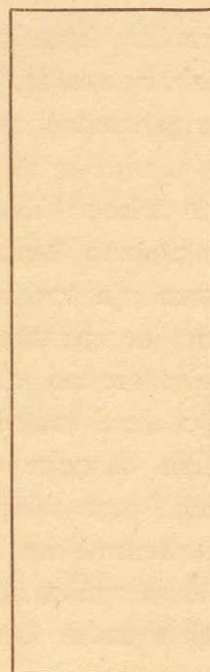
Moela-moela Gouvernement telah mentjoba pembikinan Spoorweg itoe dilelangkan sadja kepada kaoem particulier. Akan-tetapi ternjata bahwa lelangan-lelangan itoe tiada ada jang terdjadi, lantaran mana Gouvernement lantas mengadakan aanlegdienst sendiri jang diatoer begitoe bagoes, sehingga antero pekerdjaän itoe dapat dipegang sendiri; tetapi dari hal bahagian jang ketjil-ketjil, seperti bikin baan sepotong-sepotong, kunstwerk, gedong-gedong dan pembelinja perkakas-perkakas (levering van materialen) jang 'oemoem dan grondverzet, itoelah diborongkan dengan perdjandjian dibawah tangan kepada bangsa Boemipoetera, Tionghoa atau bangsa Europa. Pekerdjaän jang sedemikian ini boleh terhitoeng didjalankan selamanja. Djikalau soeatoe lijnvak telah selesai, maka kebanjakan dari „aannemer" itoe lantas toeroet pindah kabaanvak jang dikerdjakan baroe, dimana meréka-itoe mengerdjakan poela. Begitoelah lambat-laoen meréka-itoe mendjadi aannemer jang tetap, sehingga lama-kelamaän meréka-itoe dapat dipertjaja akan mengerdjakan pekerdjaän jang penting-penting.

Jang namanja amat terkenal, ja-itoe toean-toean S ij n j a, jang telah membikin trowongan-trowongan (tunnels) dan baan jang penting-penting dari lijn Bandjar-Tjidjoelang dan lijn Moeara Kalaban-Moearo (di Soematera).

Setelah orang masih mengerdjakan lijn Soerabaja-Pasoeroean-Malang, maka di Djawa-Koelon telah dikerdjakan mengoekoer (opname) dari lijn Bogor melintas Tjiandjoer ke Bandoeng dan Tjitjalengka, jang sehabisnja itoe lantas moelai mengerdjakan aanleg, dan moelai mengoekoer lagi boeat lijn jang ke Madioen serta mengerdjakan pekerdjaän lain-lainnja, seperti jang akan diterangkan dibawah ini.

Didalam tahoen 1880 (boelan November) maka toean Maarschalk minta lepas dari djabatannja jang lantas diganti oleh toean Derx, jang selamanja senantiasa djadi tangan kanannja toean Maarschalk itoe.

Waktoe berangkatnja toean Maarschalk, maka seanteronja lijn dari Soerabaja sampai Pasoeroean dan Malang telah didjalankan exploitatie, sedang lijnvak dari Sidhoardjo ke Modjokerto sebeloemnja biliau itoe berangkat (tanggal 16 October 1880) telah diboeka oentoek pengangkoetan 'oemoem. Itoe waktoe maka lijn dari Modjokerto sampai Kertosono dan doea baanvak Kertosono-Blitar dan Kertosono-Madioen-Solo lagi iboek dibikin aanleg, begitoe djoega lijn Bogor-Tjitjalengka. Tatkala itoe maka lijn Tjitjalengka-Tjilatjap lagi dioekoer, sedang pada saät itoe orang telah sedia boeat menjamboeng lijn Bangil-Pasoeroean ke Probolinggo.

Kalau dipikir dengan betoel, bahwa pekerdjaän itoe semoea dikerdjakan dalam 5 tahoen lamanja, maka orang tentoe dapat oempamakan begimana tjepatnja peker-

Mr. W. BARON VAN GOLTSTEIN.

Mr. J. W. VAN LANSBERGE.

Mr. L. OLDENHUIS GRATAMA.

djaännja toean Maarschalk dan penoeloeng-penoeloengnja itoe dengan mamakai ingatan jang tertadjam.

Didalam pimpinannja toean Derx, penggantinja toean Maarschalk, maka lantaran dari roepa-roepa sebab, uitbreiding dari spoorweg S.S. hanja sedikit jang terdjadi. Tjoema lijn Pasoeroean-Probolinggo dan lijn Soerabaja-Kalimas, jang teramat perloenja oentoek mengangkoet barang-barang jang akan dimoeat ke-kapal, soepajä dapat dibawa sehingga dekat sekali pada pelaboehan, itoelah jang didjadikan lebih dahoeloe. Adapoen pembibikinnja lijnvak Bogor-Tjitjalengka diteroeskan.

Lambat-laoen ada kemadjoeannja hal ini; lijn Kertosono sampai Madioen dan teroesannja ke Solo jang dapat berhoeboengan dengan N.I.S. djadi djoega (24 Mei 1884). Adapoen disebelahnja poela, ja-itoe lijn ketjil Betawi-Priok dan lijn Djogja-Tjilatjap djadi selesai (20 Juli 1887). Kemoedian dimoelaikan mengerdjakan aanleg dari baanvak Tjitjalengka-Tjilatjap (jang mana aanleg Tjitjalengka-Tjibatoe-Garoet didahoeloekan).

Pada tanggal 1 November 1894 maka lijn Tjitjalengka-Tjilatjap djoega bisa selesai sama sekali, sehingga dari Priok orang dapat naek keréta-api teroes sampai ke Soerabaja.

Bermoela orang naik keréta-api S.S. dari Priok ke Betawi, lantas pindah keréta-api N.I.S. sampai di Bogor, laloe pindah keréta-api S.S. lagi sampai di Djogja.

Di Djogja mesti ganti kereta-api poela, karena lijn Semarang-Solo-Djogja spoornja (antaranja kedoea rail itoe) ada lebih lebar dari pada spoor S.S. dan spoor N.I.S. lijn Betawi-Bogor. Sehabisnja naik keréta-api N.I.S. sehingga 60 KM. djaoehnja, sampailah di Solo, dimana orang mesti pindah lagi di keréta-api S.S. teroes ke Soerabaja atau lebih djaoeh.

Djikalau orang bepergian dari Soerabaja ke Betawi atau sebaliknja, maka tampatnja penginepan (bermalam) ada di Maos, ja-itoelah seboeah tampat ketjil, tetapi setelah djadi tampat bermalam lantas djadi ramé dan terdirilah beberapa roemah penginepan (hotel) boeat segala bangsa, tetapi setelah Maos itoe tiada mendjadi tempat bermalam poela, lantas kombali djadi soenji lagi.

Djoega boeat barang-barang maka breedspoor Solo-Djogja itoe soesah sekali. Baik di Solo, maoepoen di Djogja barang-barang itoe mesti dipindahkan keréta.

Datangnja perbaikan dari hal itoe, ja-itoe pada tanggal 15 Juli 1899, waktoe diantaranja kedoea rail dari N.I.S. jang begitoe lebarnja itoe ditaroh rail jang ketiga, sehingga keréta naekan orang dan keréta barang-barang dari S.S. dapat didjalankan teroes dari Solo ke Djogja, sehingga orang dan barang-barang tiada oesah pindah keréta lagi.

Pada masa itoe orang lagi iboek mengerdjakan aanleg dari lijn Probolinggo-

Djember-Panaroekan dengan simpangan ke Pasirian, sedang aanleg dari lijn Kalisat-Banjoewangi lagi digambar.

Pèndèknja pada penghabisan tahoen 1901 baanvak-baanvak jang diterangkan dibawah ini soedah djalan exploitatie semoeanja. (Oosterlijnen djoemlah 812 K.M. dan Westerlijnen 841 K.M., terbanding dengan tahoen 1894 Oosterlijnen 485 1/2 K.M. dan Westerlijnen 604 K.M.). Inilah dengan mengingat djoega aanleg dari Bantamlijnen ke Anjer dan lijn Doeri-Tangerang. Dengan aanleg Bantamlijn itoe, maka Bantam jang ada begitoe ketinggalan, sekarang telah dapat perhoeboengan djoega sehingga dapat kelonggaran akan memadjoekan peroesahaän dan perniagaännja. Soedah itoe maka ditentoekan hal pembelian baanvak jang dinamakan Batavia Oosterspoorweg (B.O.S.), jang berdjalan sampai Krawang.

Westerlijnen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Bogor-Djogja | pandjang | 543 | K.M. |
| Simpangan Tjibatoe-Garoet | „ | 20 | „ |
| „ Maos-Tjilatjaphaven | „ | 24 | „ |
| „ Koetoardjo-Poerworedjo | „ | 12 | „ |
| Batavia-Anjerkidoel | „ | 151 | „ |
| Simpangan Doeri-Tangerang | „ | 19 | „ |
| Priok-Batavia-Krawang | „ | 72 | „ |
| Penghabisan tahoen 1901 soedah djalan exploitatie | | 841 | K.M. |

Oosterlijnen.

| | | | |
|---|---|---|---|
| Soerabaja-Wonokromo-Tarik-Solo | pandjang | 253 | K.M. |
| Wonokromo-Sidhoardjo-Bangil-Probolinggo | „ | 94 | „ |
| Sidhoardjo-Tarik | „ | 23 | „ |
| Probolinggo-Klakah-Kalisat-Panaroekan | „ | 185 | „ |
| Klakah-Pasirian | „ | 36 | „ |
| Bangil-Malang-Blitar-Kertosono | „ | 216 | „ |
| Soerabaja-Kalimas | „ | 5 | „ |
| Penghabisan tahoen 1901 soedah djalan exploitatie | | 812 | K.M, |

Setelah B. O. S. soedah dibeli, sehingga lijn itoe soedah sampai di Krawang, maka orang laloe mendapat ingatan akan meneroeskan djoeroesan itoe ke Padalarang melintas Tjikampek. Trowongan (tunnel) di Sasaksaät jang besar itoe, pandjangnja 950 M., pada tanggal 29 Juni 1903 telah djadi lobangnja dan pada tanggal 2 Mei 1906 lijn Krawang-Padalarang telah dapat diboeka.

Berselang beberapa minggoe poela, maka lijn simpangan Rangkasbetoeng-Laboean dari Bamtamlijn diboeka djoega.

Pada Oosterlijnen, maka didalam tahoen 1903 lijn simpangan Kalisat-Banjoewangi soedah selesai pembikinnja, lantaran mana dapat memboeka djalanan keréta-api melintas ditanah jang amat ma'moernja, sedang dalam tahoen 1901 lijn pelaboehan Soerabaja-Prins Hendrik telah diboeka.

Pada masa itoe maka Staatsspoorwegen, jang sekarang dinamakan Staatsspoor- en Tramwegen, mengerdjakan djoega aanleg dari *tram*wegen. Aanleg dari djalanan *tram* jang pertama itoe, ialah dari Madioen ke Ponorogo dan dimoelaikan didalam tahoen 1905. Lijn ini dibikin dengan spoor normaal dari 1.067 M.

Sehabis itoe lantas membikin beberapa tramlijnen, seperti Krian-Gempolkerep, Krian-Ploso, tram-tram di Bandoeng, d. l. l. Bersama dengan itoe, maka dibikin aanleg, djoega djalanan tram jang ketjil-ketjil jang lebarnja (spoorwijdte) 60 c.M., seperti tram-tram di Krawang dan lijn Rambipoedji-Poeger.

Hal jang teramat penting oentoek Dienst der Staatsspoor- en Tramwegen itoe, ja-itoe dari hal membeli lijn Betawi-Bogor dari N. I. S. jang terdjadi didalam tahoen 1913, dengan harga 8½ millioen roepiah. Lantaran itoe maka semoeanja lijnen diantero Djawa-Koelon laloe djadi kepoenjaännja S. S., dan S. S. lantas dapat memperbaiki keadaännja spoorweg didalam dan disekoelilingnja Betawi. Moelai dari saät itoe, maka sebagian besar dari perbaikan itoe telah dikerdjakan, maskipoen perang doenia dan malaise pada waktoe itoe telah membikin lambatnja orang bekerdja.

Satoe dari pada perbaikan-perbaikan itoe akan diboeka pada tanggal 6 April 1925. Pada tanggal itoe hendaklah didjalankan trein listrik jang pertama-tama dari Meester-Cornelis ke Priok.

Lain hal jang terpenting itoe, ja-itoe aanleg dari lijn Tjikampek-Cheribon, jang diboeka oleh G.G. Idenburg pada tanggal 3 Juni 1912. Lijn ini dapat perhoeboengan dengan tram Semarang-Cheribon, teroes berhoeboeng poela dengan tram Goendih-Soerabaja melintas tram Semarang-Djoeana, sehingga perhoeboengan Betawi-Soerabaja melintas pesisir Oetara terdapat djoega.

Pada tatkala itoe maka ditetapkan djoega dari hal pembikinan aanleg dari lijn Cheribon-Kroja, lantaran mana perdjalanan Betawi-Djogja djadi lebih dekat dan orang tiada oesah melintas tanah-tanah pegoenoengan poela, seperti djalanan via Padalarang-Tjitjalengka. Dengan soesah pajah maka lijn Cheribon-Kroja itoe disahkan dan pada tanggal 1 Januari 1917 lijn itoe diboeka.

Didalam tahoen 1916 maka tram Babat-Djombang dibeli, jang lantas dibeli djoega lijn ketjil Djombang-Djombang kota dari K.S.M., lantaran mana terdapat perhoeboengan Babat-Soerabaja melintas S.S.

Pada tanggal 1 Juli 1921 maka bèrèslah lijn Bandjar-Parigi-Tjidjoelang, sesoedahnja menampak soesah pajah jang boekan boeatan. Soedah itoe maka aanleg ditanah Djawa diberentikan doeloe.

Sekarang ini baroe ditimbang akan membikin aanleg dari lijn Garoet-Tjikadjang, ja-itoe meneroeskan tramlijn Bandoeng-Bandjaran ke-djoeroesan Pangalengan jang mana barang-kali akan dimoelaikan pada tahoen 1926, begitoe djoega lijn Bogor-Penjawoengan, lijn Loemadjang-Kentjong-Poeger dan satoe lijn di Zuid-Sumatra. Aanleg dari tramlijn di Cheribon Oetara (Djatibarang-Karangampel), telah dimoelaikan didalam boelan Januari jang laloe.

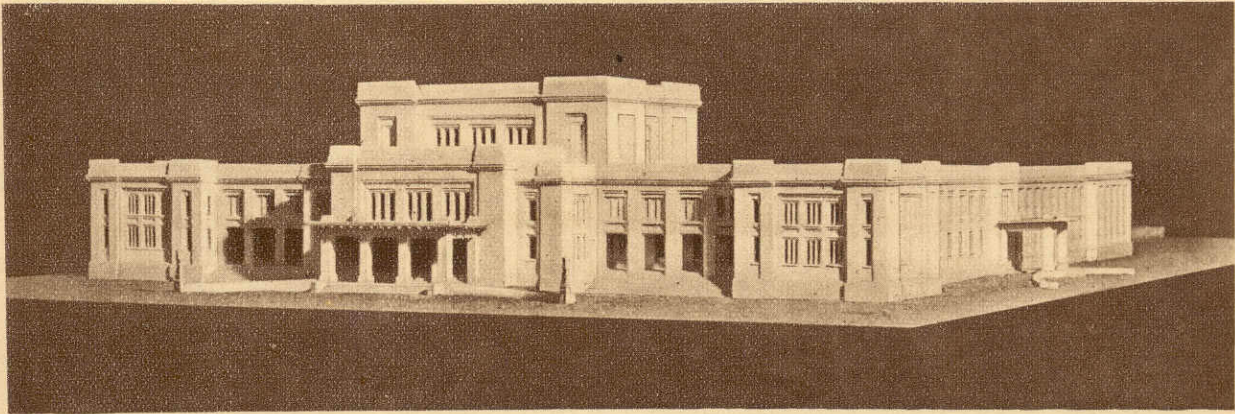
Pada tanggal 6 April 1925 maka keadaän perhoeboengan spoor dan tram ditanah Djawa adalah 2740 K.M. normaalspoor (1.067 M.) dan 120 K.M. smalspoor (60 c.M.)

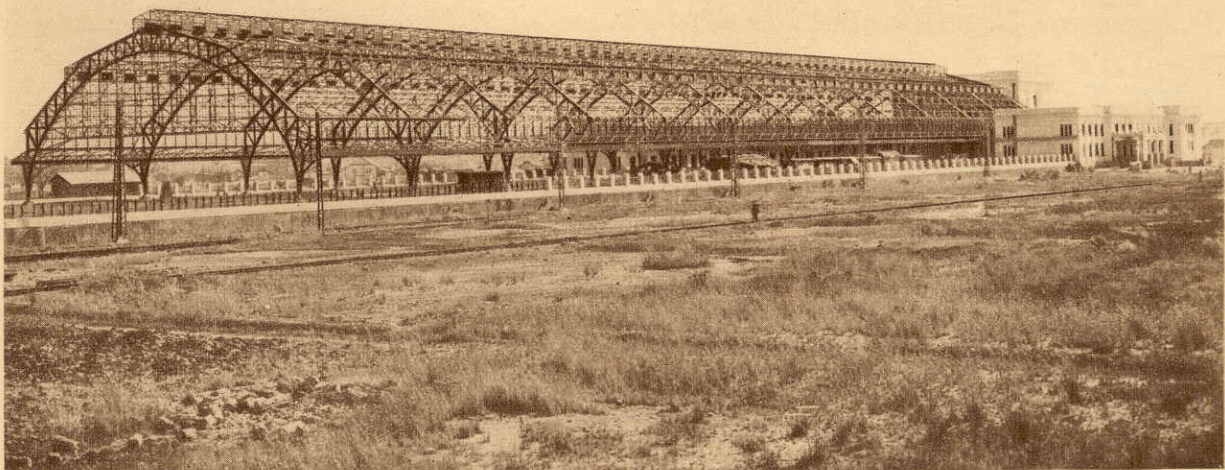
Adapoen di Soematera, pada bahagian Westkust, telah ada lijnen:

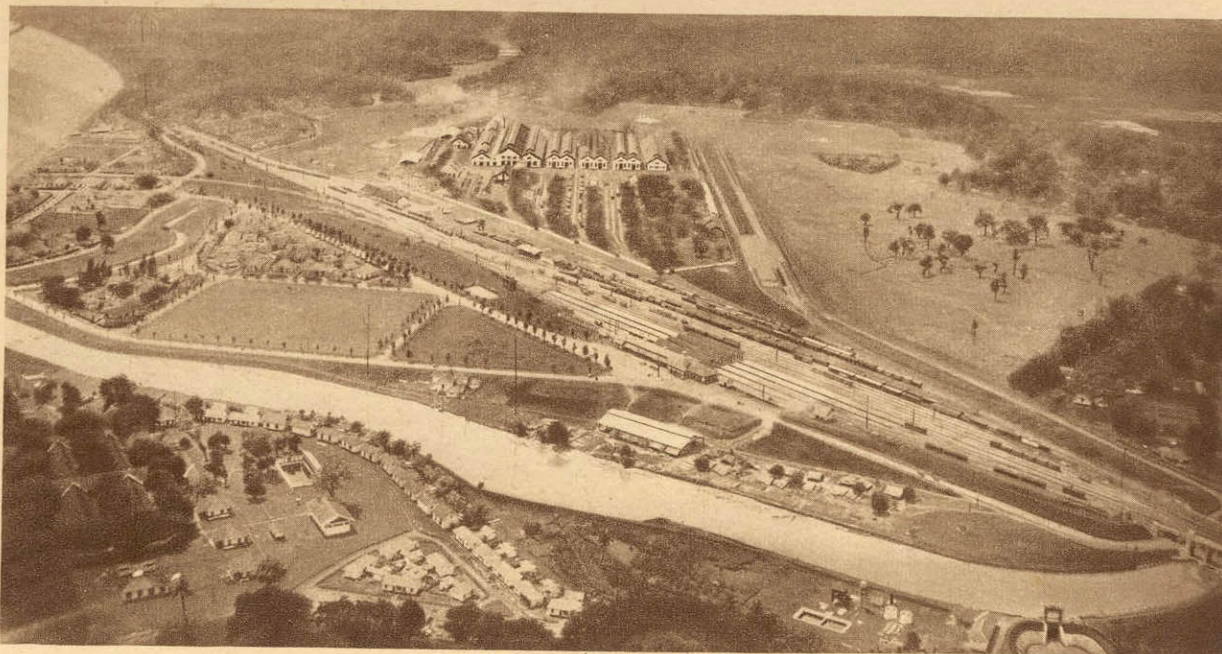
Pada tanggal 1 Januari 1894 telah diboeka oentoek publiek, perdjalanan dari lijn Emmahaven-Sawahloentoe, dan pada tanggal 15 September 1896 lijn Fort de Kock-Pajacombo. Soedah itoe laloe dikerdjakan aanleg dari lijnen Loeboek Aloeng-Priaman dan Priaman- Soengai Limau, jang masing-masing diboeka didalam boelan December 1908 dan 1 Januari 1911, sedang didalam boelan Juni 1921 lijn Pajacombo-Limbanang dan pada permoelaän tahoen 1924 lijn Moeara Kalaban-Moearo telah selesai.

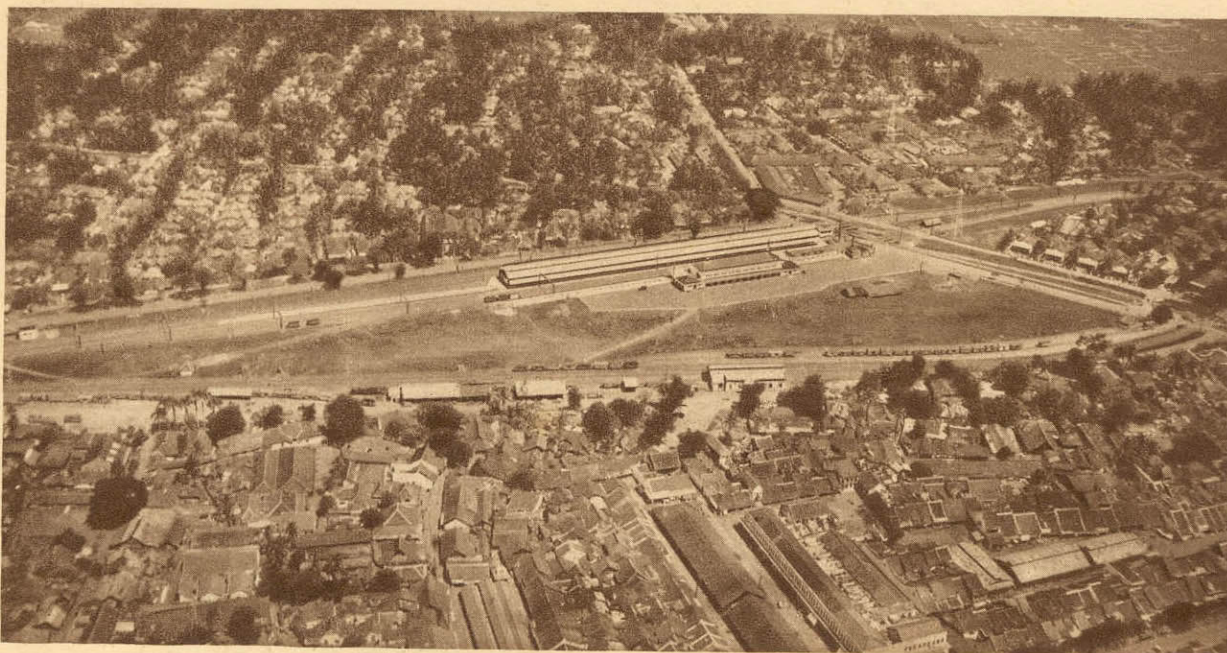
Selandjoetnja maka didalam bahagian Oostkust ada lijn Delispoorweg, jang didalam boelan Juli 1886 memboeka lijn jang pertama dari Raboean ke Medan. Uitbreiding jang dibikin oentoek spoorweg ini, ja-itoe djoeroesan ke-Besitang, dimana dapat perhoeboengan dengan Atjeh-tram, jang perloe sendiri.

Di Sumatra's Noordkust pada penghabisan tahoen 1876 diboeka oentoek keperloean militair, lijn Oelee Lheue-Kotaradja, baan mana disempitkan sehingga 0.75 M. spoorwijdte ka Lambaroe dan didalam tahoen 1885 diteroeskan poela lijn itoe sehingga didalam tahoen 1898 sampai di Seulimeum. Pada permoelaän tahoen 1908, sebèrèsnja baanvak Seulimeum-Gedeh Breueh, maka lijn itoe terboeka boeat publiek sampai di Langsabaai melintas Segli dan Lho Seumaweh. Didalam tahoen 1910 telah ditetapkan akan meneroeskan djoeroesan Atjeh-tram itoe dari Langsabaai ka Koeala Simpang dan didalam tahoen 1912 dari Koeala Simpang ka Pangkalan Soesoeh. Pada penghabisan tahoen 1919 maka djadilah perhoeboengan itoe dengan Deli Spoorweg Maatschappij di Besitang.

Di Zuid Sumatra maka didalam tahoen 1912 dimoelaikan aanleg dari lijn Teloek Betoeng-Prabamoelih di Lampoeng dan lijn Palembang-Moeara Enim di Palembang, dengan niatan soepaja lambat laoen spoorweg-spoorweg itoe bisa berhoeboengan satoe dengan lain. Akan-tetapi perhoeboengan itoe beloem bisa kedjadian, tjoema baroe dapat memandjangkan lijn itoe pada tiga tampat, ja-itoe dari Moeara Enim

Tjonto station Tandjong Priok (1915), diperboeat dari gips (sabangsa kapoer)
(terbikin oleh hoofdingenieur C. W. KOCH).

Maquette van 't station Tandjong Priok (1915) gebouwd van gips
(enig in zijn soort) (vervaardigt door hoofdingenieur C.W. Koc

Serambai didepan station baroe di Tandjoeng-Priok.

De bouw van het nieuwe station van Tandjoeng-Priok

Station dan Hoofdwerkplaats di Manggarai (antaranja Meester Cornelis dan Weltevreden) (foto oedara).

Station en Hoofdwerkplaats van Manggarai (tussen Mr. Cornelis en Weltevreden)

Station jang lama dan jang baroe di Pasar Senen (Weltevreden 1925) (foto oedara).

Het oude station en het nieuwe te Pasar Senen (Weltevreden 1925)

Station S. S. di Cheribon.

*Station S.S. van Cheribon*

Loket perdjoealan kartjis dalem station Cheribon.

Het loket om kaartjes te kopen van het station Cheribon

KILOMETERS IN EXPLOITATIE
VAN
DE STAATSLIJNEN IN NED. INDIË.
Schaal
1 mM. = 20 Kilometers
smalspoor Java 0.60 M.
Smalspoor Sumatra 0.75 M.
(Atjehtram).
Normaalspoor Sumatra en
Selebes 1.067 M. (enkelspoor).
Normaalspoor Java 1.067 M.
(enkelspoor).
Normaalspoor Java 1.067 M.
(dubbelspoor).
4000
3800
3600
3400
3200
3000
2800
2600
2400
2200
2000
1800
1600
1400
1200
1000
800
600
400
200
1878
1882
1886
1890
1894
1898
1902
1906
1910
1914
1918
1922
1924

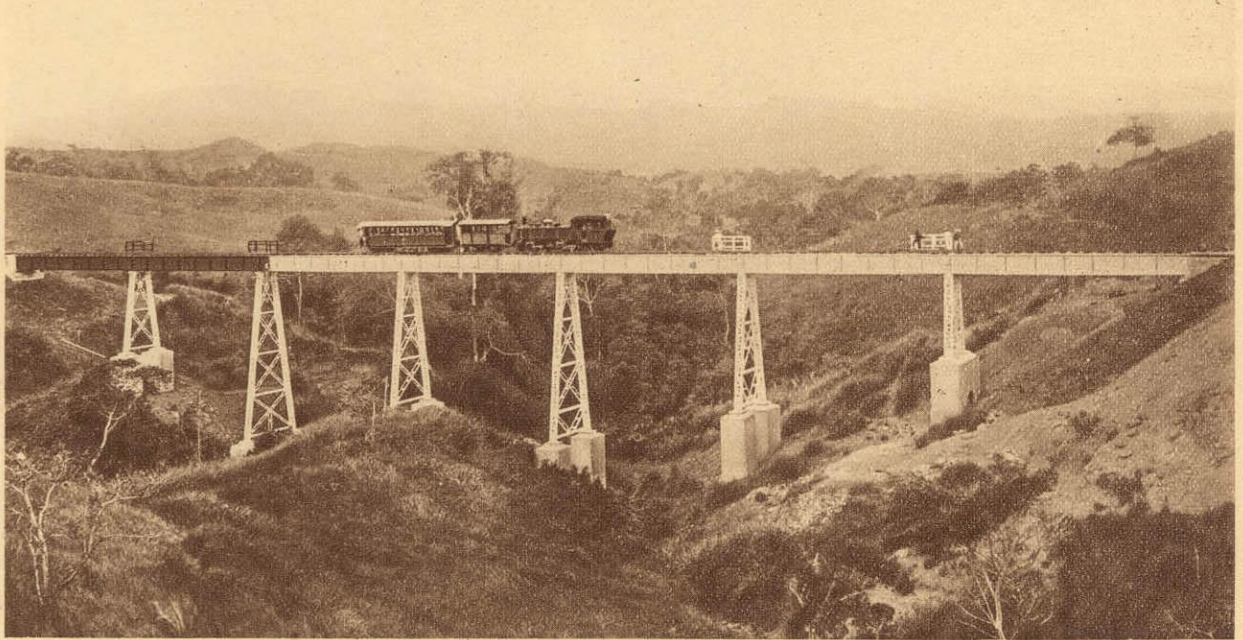
Station di Moeara Enim dan Palembanglijn (Zuid-Sumatra).
Het Station van Moeara Enim van de Palembanglijn

Station di Tandjong Karang dari Lamponglijn (Zuid-Sumatra).
Het Station van Tandjong Karang van de Lampong lijn

Djalan kereta-api dengan tandstaaf di Aneikloof (Sumatra's Westkust).

De spoorrails en tandstaaf route in de Aneikloof

Boogbrug besar melintas soengai Anei (Sumatra's Westkust).

De grote boogbrug boven de Anei rivier

Bahagian berglijn dan Atjehtram.

Een stuk van de berglijn van de Atjehtram

Station dari Atjehtram di Kota-Radja.

Het Station van de Atjehtram te Kota-Radja

Bahagian djalan kereta-api jang dibongkar oleh moesoeh bangsa Atjeh.

Een stuk van spoorrails die opgebroken is door de volksvyand Atjeh

Pemboekaän djalanan tram Makassar-Takalar (Selebes).

Opening van de tramweg Makassar - Takalar

Batavia 25 November 1880

Binnen weinige uren Java zullende verlaten, heb ik de eer UWelEdel Gestr: beleefd te verzoeken, aan het personeel van den dienst der staatsspoorwegen op Java nog wel mijne hartelijke afscheidsgroeten te willen aanbieden, met mijnen opregten dank voor de steeds aan den dag gelegde ijver en door mij bijgewoonde medewerking bij het volbrengen van de ons door de Regeering opgedragen taak, zoomede voor het mij bij de overgave van den dienst door UWEG. uit naam van dat personeel aangeboden handblijk, dat ik op bijzonder hoogen prijs stel en gaarne aanneem.

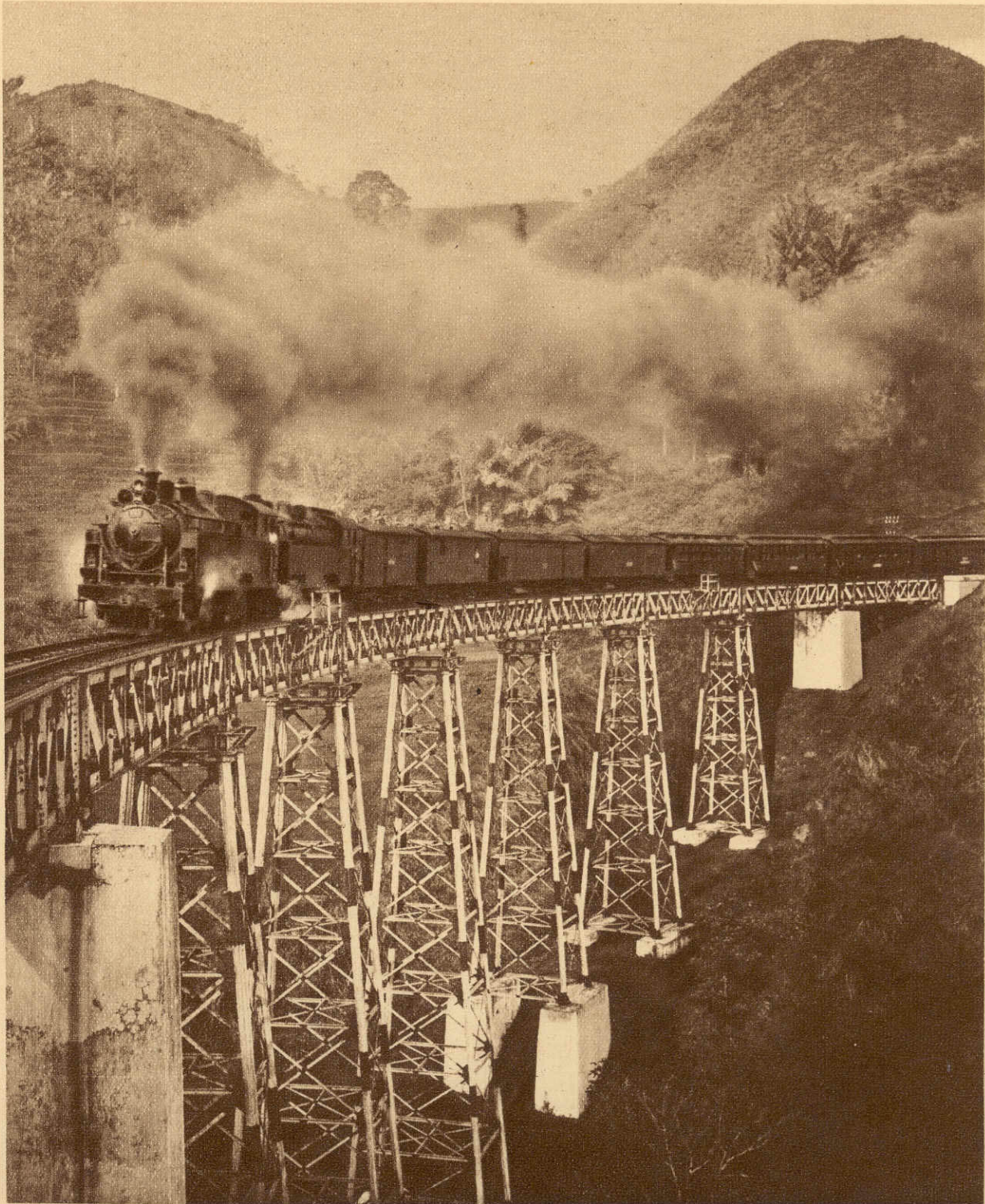
Maurel.

Aan
den Inspecteur Generaal, chef
van den dienst der staats-spoorwegen
op Java H. Derx.
te Buitenzorg

Hoewel ik nog in de gelegenheid
zal zijn van UWEd persoonlijk afscheid
te kunnen nemen, maak ik van deze
gelegenheid toch gebruik, UWEd in
het bijzonder mijnen dank te betuigen
voor uwe ijverige en intelligente mede-
werking en u te verzekeren dat het
mij, bij het verlaten van den dienst,
het aangenaamste was, mijne betrek-
king in uwe waardige handen te kun-
nen overleggen.

De afgetreden Inspecteur Gene-
raal, chef van den dienst der
Staats-Spoorwegen op Java

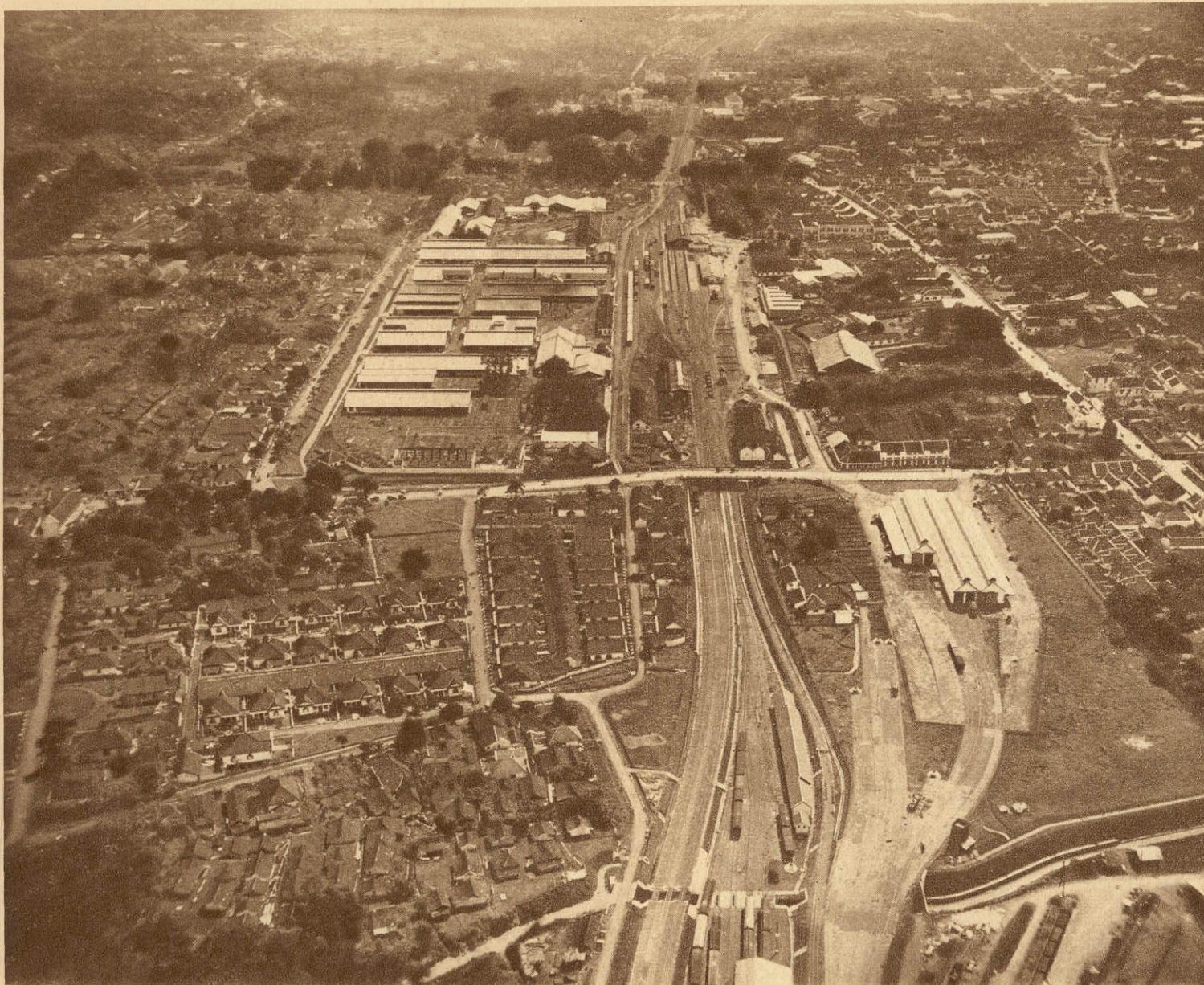
D. Maarschalk

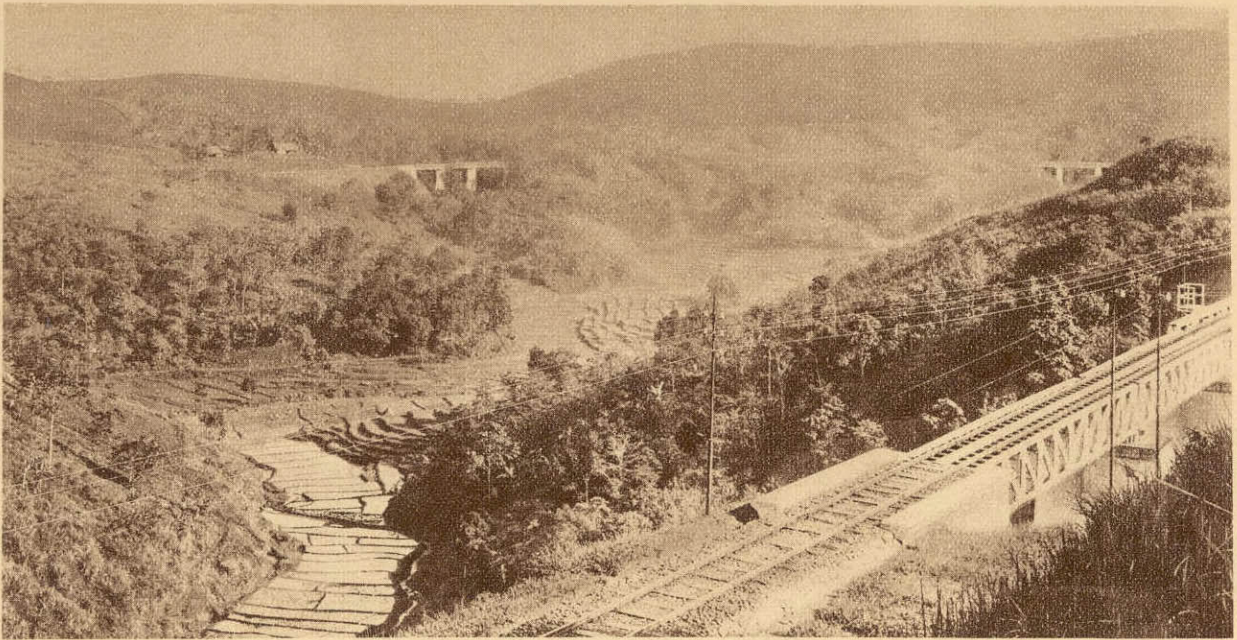
Facsimilé
Soerat dari Inspecteur-Generaal D. MAARSCHALK jang soedah berenti, kapada jang akan menggantikannja.

Exprestrein di dekat Melangbong.

Exprestrein dichtbij Melangbong

foto Nieuwenhuis.

Djalanan kereta-api dengan tandstaaf diantaranja kedoea tunnel (Sumatra's Westkust).

de spoorrails met tandstaaf tusschen 2 tunnels

Bandoeng digambar dari kapal oedara (sebelah kiri dari djalanan kereta-api ada terletak Hoofdwerkplaats, sedang disabelah kanan kelihatan station Bandoeng dan station oentoek barang-barang di Tjirojom).

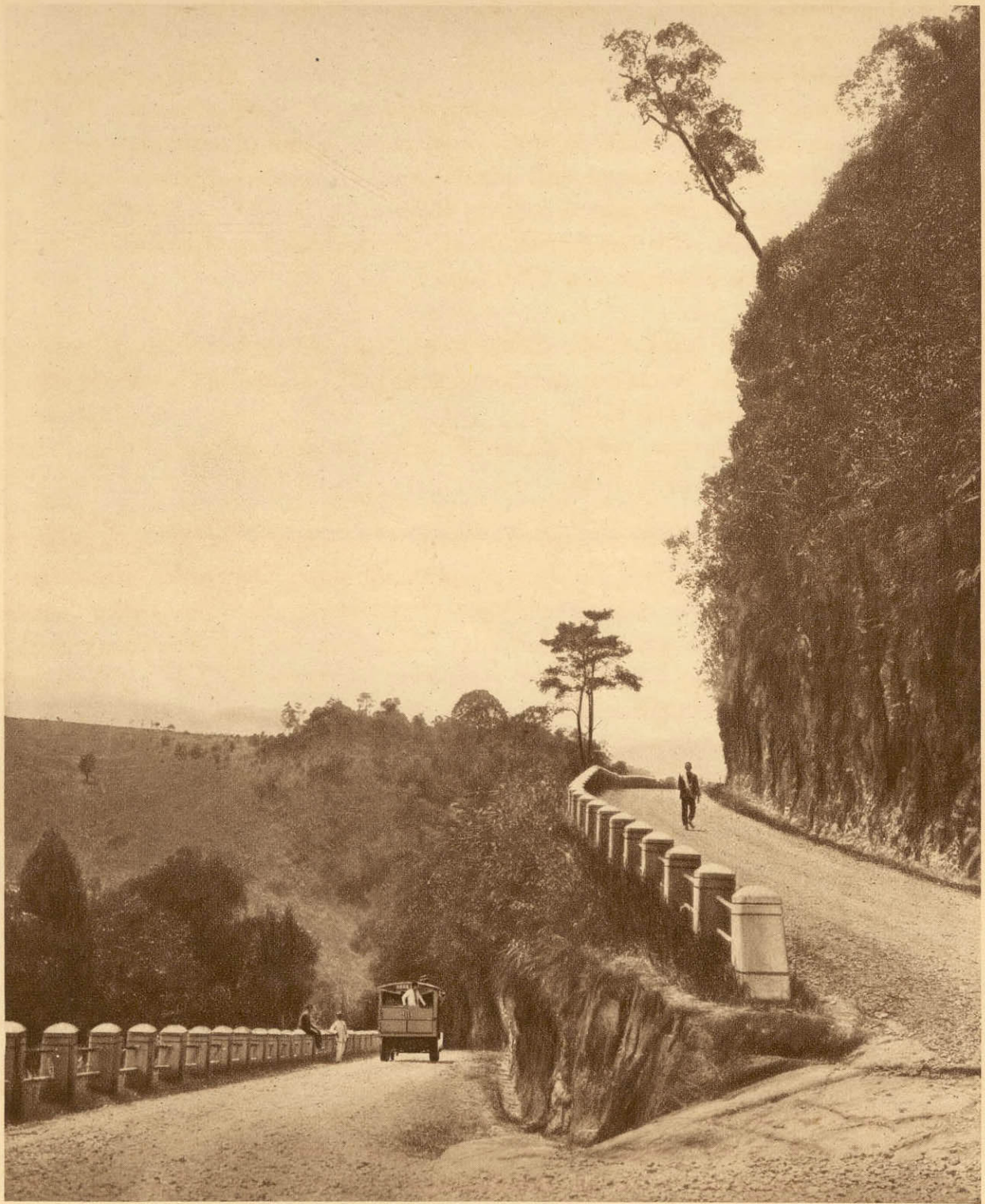
Luchtfoto van Bandoeng (naast links van spoorweg is de Hoofdwerkplaats gelegen terwijl ernaast rechts zichtbaar is het station van Bandoeng en een deel van het goederenstation) van Tjirojom

Djalanan kereta-api ditanah pegoenoengan di Priangan.

Djembatan dikali Tjikoeda dari lijn Rantjaèkèk-Tjitali.

Djalan jang berbélok-bélok dekat K.M. 97 pada djalan diantaranja Sibolga dan Baligé.

Wegwending op de weg tussen Sibolga en Baligé van ± 97 Km

Membawa seboeah ketel dengan Landautodienst di Bengkoelen.

Vervoer van een dempketel door middel van de landautodienst van Bengkoel

Djalan melintas djoerang Endikat di Soematera.

De kronkelige weg op de bergpas van Endikat op Sumatra

ke Tandjoeng (Boekit Asemmijnen), dari Moeara Enim ke Lahat dan dari Teloek Betoeng ke Garoetang.

Di Selébes telah ditentoenkan membikin aanleg dari lijn Takalar-Makasar-Maros, Pada tanggal 1 Juli 1923 maka bagian Makasar-Takalar diboeka. Dari aanleg lainnja pada masa ini tida boleh diharap, lantaran dari adanja penghimatan (bezuiniging).

Haroes ditjeriterakan djoega dari adanja Lands-automobiel-diensten, jang berselang beberapa tahoen ini ditambahkan kepada S.S.

Sekarang soedah ada automobiel-dienst di Bengkoelen, Palembang, Sumatra's Westkust, Midden Preanger dan Cheribon.

Pada tanggal 6 April 1925 adalah sedjoemlah lijn di Sumatra's Westkust pandjangnja 284 K. M., Atjehtram pandjangnja 511 K. M., lijn di Palembang 296 K.M. dan lijn di Lampoeng 110 K.M.

Lijn dari Selebes-tram pandjangnja 47 K.M., sedang automobiel-dienst berdjalan djaoehnja sedjoemlah 2032 K.M.

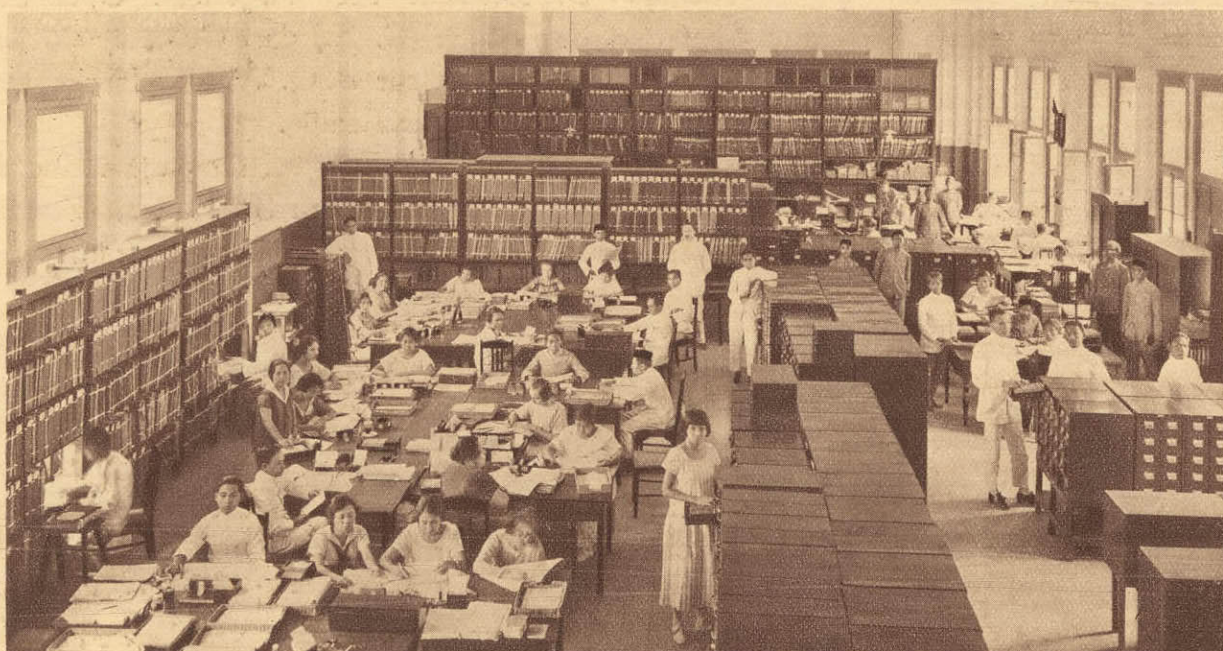
Diatas telah ditjeriterakan, bahwa toean Maarschalk diganti oleh toean Derx sebagai Inspecteur-Generaal, Didalam pimpinannja toean Derx maka spoorwegen itoe termasoekkan dibawah peperintahannja Departement der Burgerlijke Openbare Werken dan diatoer sehingga Chef dari Exploitatie (C. E.) dari Oosterlijnen dan Westerlijnen langsoeng ada dibawah printahnja Directeur B. O. W, dan Inspecteur-Generaal, sekarang Hoofdinspecteur, hanja djadi adviseur sadja.

Didalam tahoen 1906 maka toean H. F. van Stipriaan Luiscius tetap djadi Hoofdinspecteur jang lantas diadakan peroebahan atas peperintahan S.S., dimana Staatsspoorwegen dipisahkan djadi satoe dienst sendiri lagi dan Hoofdinspecteur itoe jang mendjadi Pambesarnja (Chef).

Didalam tahoen 1913 maka toean van Stipriaan Luiscius diganti oleh toean Damme. Dibawah peperintahannja biliau itoe maka Ooster dan Westerlijnen dikoempoelkan djadi satoe dengan dikepalai oleh Hoofdinspecteur. Dibawahnja ada terdiri beberapa hoofd dari dienstvak, ja-itoe Hoofd dari Administratieven dienst, Hoofd dari dienst van Weg en Werken, Hoofd dari dienst van Tractie dan Hoofd dari dienst van Beweging en Handelszaken.

Sekalian dienstvakhoofden ini ada membawahkan 7 inspectie, jang dikepalai oleh seorang Eerstaanwezend Ingenieur (Inspecteur voor den dienst van Beweging en Handelszaken). Begitoe djoega Hoofdinspecteur membawahkan Hoofd van het Constructie- en Bruggenbouwbureau, Hoofd van de Uitbreidingswerken dan Hoofd van Opname en Lijnaanleg.

Een deel van de grote bibliotheek van het Hoofdbureau van SS en Tr, dat op 't ogenblik nog op het Molenvliet Oost No (W.)

Sebagian dari gedong boekoe-boekoe (bibliotheek) dari Hoofdbureau S. S. en Tr. waktoe masih ada di Molenvliet Oost No. 3 (Weltevreden).

Registratuur dari Centraalkantoor dari S. S. en Tr. dan dari Hoofdkantoor ditanah Djawa jang berada di kota Bandoeng.

Registratie van het Centraalkantoor van SS en Tr en van het Hoofdkantoor van 't land op Java, dat zetelt in de stad Bandoeng

Padoeka Toean ir. W. F. Staargaard. Hoofdinspecteur S. S. den Tr., doedoek didalam kantornja, pada Hoofdbureau S. S.

Ir. W. F. Staargaard Hoofdinspecteur SS en Tr, gezeten in zijn privé kantoor op 't Hoofdbureau SS

Pada waktoe itoe maka pekerdjaännja Hoofdinspecteur djadi bertambah-tambah banjaknja, sehingga koetika pada tahoen 1919 toean Damme itoe meletakkan djabatannja, pimpinannja dipegang oleh Bestuur jang terdiri dari 3 orang, ja-itoe toean-toean Fr. E. van Hennekeler, F. B. H. Asselbergs dan W. F. Staargaard.

Didalam tahoen 1921 maka 3 toean-toean ini berenti mendjadi Bestuur dan diganti poela oleh 3 toean-toean jang lain. Soedah itoe maka didalam tahoen 1923 toean J. C. F. van Sandick ditetapkan djadi Hoofdinspecteur. Setelah didalam boelan Januari 1924 biliau itoe sekoenjoeng-koenjoeng meninggal doenia, maka jang djadi Hoofdinspecteur ja-itoe salah satoe lid dari Bestuur jang pertama, toean W. F. Staargaard. Hoofdinspecteur jang baroe ini lantas mengadakan pengatoeran baroe.

Ada dibawah perintahnja Hoofdinspecteur, sekarang terdiri : Hoofd van het Bedrijf der Staatsspoor- en Tramwegen op Java (dengan pèndèk : H. B. J.), ja-itoe toean J. F. van Weelderen ; Hoofd van het Bedrijf der Staatsspoor- en Tramwegen op de Buitengewesten (dengan pèndèk; H. B. B.), ja-itoe toean J. M. Sloos dan Hoofd van het Algemeen Bouwkundig Bureau (dengan pèndèk : H. A. B.), ja-itoe toen Haarman.

Dibawah perintah H. B. J. terdiri Chefs van Exploitatie der Ooster-dan Westerlijnen, ja-itoe toean-toean Van Oorschot dan van Schaik, jang masing-masing mempoenjai adviseurs, ja-itoe Chefs dari 1e, 2e, 3e dan 4e afdeeling (Ca. 1,2,3 dan 4) dan mempoenjai 3 dan 4 inspecteurs (Ingenieurs) dari afdeelingen.

## II. Dari hal pagawai.

Pada permoelaän adanja Staatsspoorwegen ini hanja mempoenjai pegawai sedikit, sedang pada tanggal 6 April 1925 pegawainja djadi bertambah-tambah sehingga ± 40.000 orang.

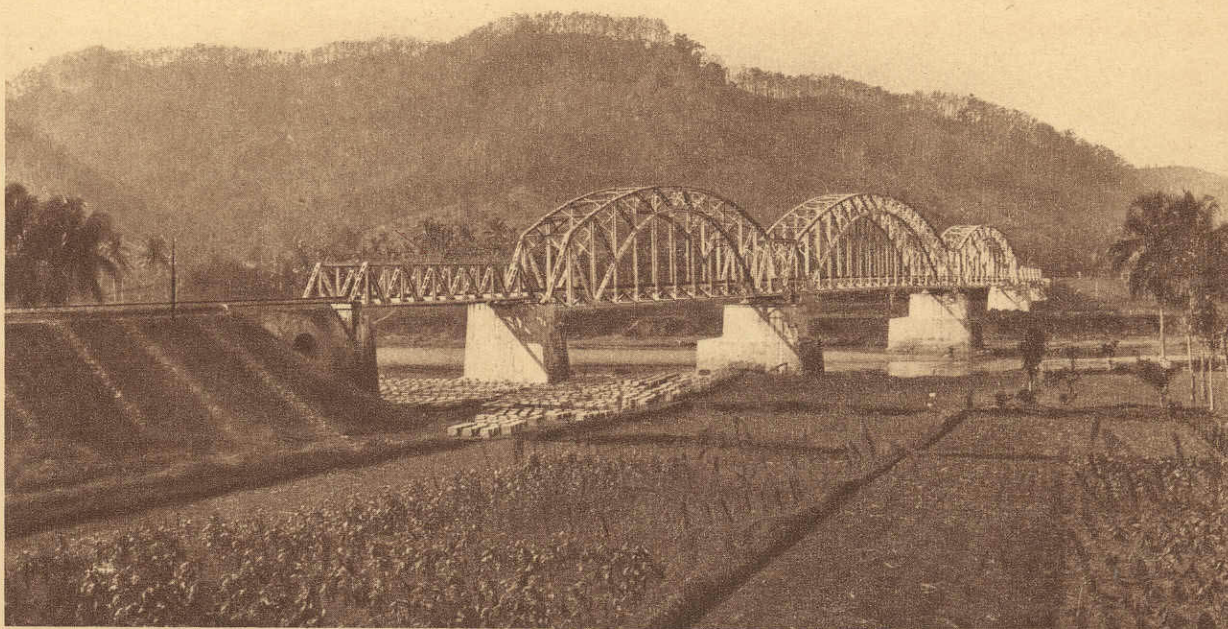
Bahwa oentoek pegawai jang begitoe banjaknja itoe lantas perloe diadakan roepa-roepa atoeran dan perbaikan, itoelah orang tiada akan heran lagi. Dibawah ini akan ditjeritakan peratoeran jang perloe-perloe, jang dirasa dapat memperbaiki goena nasibnja pegawai-pegawai itoe.

Waktoe ada dibawah perintahnja Hoofdinspecteur Damme, telah diadakan matjam-matjam peratoeran oentoek pegawai.

Didalam tahoen 1912 diadakan Groepsvertegenwoordiging, ja-itoe dangan kehendaknja toean Damme, sebeloem biliau itoe djadi Hoofdinspecteur. Groepsvertegenwoordiging ini telah membikin djalan boeat vakvereenigingen jang timboel dibelakangan.

Sebagai Hoofdinspecteur maka toean Damme telah mengadakan Commissie's van Onderzoek en Advies, boeat memeriksa perkaranja pegawai, kalau ada jang koerang terima.

Djambatan-djambatan kereta-api dikali Tjitaroem pada perdjalanan Meester-Cornelis-Tjikampek.

Spoorbruggen over de rivier Tjitaroem op 't traject Mr. Cornelis-

Djambatan kereta-api dikali Serajoe pada perdjalanan Cheribon-Kroja.

Spoorbrug over de kali Serajoe op 't traject Cheribon-K

Exprestrein dengan dubbele tractie melintas djembatan didekat Tjirahong (Perdjalanan. kereta-api di Priangan, dekat Tjiamis).

Exprestrein met dubbele tractie kronkelende (oude) brug naby Tjirahong (op 't spoor traject van Priangan na Tji

Djembatan kereta-api dari gewapend beton di kali Tjiliwoeng dekat Meester-Cornelis.

Spoorbrug van gewapend beton over de rivier Tjiliwoeng naby Meester-Co

Selandjoetnja pada Hoofdbureau diadakan soeatoe kantor statistiek oentoek Personeele Zaken, kantor mana pada tahoen 1922 dihapoeskan lantaran dari penghimatan (bezuiniging). Djoega diadakan peratoeran jang lebih baik tentang tempo bekerdja dan tempo mengaso (dienst- en rusttijden), sedang kesoesahannja pegawai dari hal kekoerangan roemah itoelah telah dihapoeskan dengan soeroeh membikin beberapa roemah-roemah oentoek pegawainja. Dari hal ini orang boleh menjatakan di Manggarai dan Patjarkeling. Djoega dari hal vlijtpremie boeat sekalian pegawai, ja-itoe barang siapa tiada pernah atau tiada sering meninggalkan kewadjibannja (absent), tentoe akan membilang terima kasih kepada biliau itoe.

Didalam pimpinannja Bestuur jang pertama, jang mengganti toean Damme, maka waktoe harganja beras ada terlaloe amat tingginja, kepada pegawai bangsa Boemipoetera telah diberikan „rijsttoeslag" boeat sementara tempo. Soedah itoe maka semoea gadjihnja pegawai jang tiada gegradueerd (ongegradueerd personeel) ditambah dengan 15 %, sedang diadakan djoega peratoeran „dienst- en rusttijden" jang baroe.

Dibawah pimpinannja Hoofdinspecteur van Sandick, maka semoea pengatoeran itoe seboleh-boleh diteroeskan, malahan jang boleh lantas diperbaiki lagi.

Didalam boelan Mei 1923 tertjaboetlah pemogokan diantaranja pegawai Boemipoetera, lantaran mana jang kebanjakan lantas mendapat sengsara. Amat banjak sekali antaranja pemogok-pemogok itoe jang dilepas dari djabatannja, sehingga ra'jat roemahnja djatoh didalam kemelaratan, pada hal diantaranja pemogok-pemogok ini jang kebanjakan tjoema toeroet sadja pada pemimpinnja. Lambat laoen maka pemogok-pemogok itoe diambil kombali didalam dienst, sehingga dapat mengoerangkan pada kesengsaraännja orang jang sebanjak itoe.

Dari Hoofdinspecteur Staargaard kami dapet mentjatet, bahwa biliau itoe telah mengadakan bedrijfspremie, jang boleh dibilang mengganti sebagian pada vlijtpremie.

Pertjobaän akan mengadakan „Georganiseerd overleg" itoelah sampai pada sekarang ini belom mendapat kepoetoesan jang tetap, akan tetapi boleh diharap djadinja itoe pada waktoe jang akan datang.

Diatas telah ditjeriterakan dengan pendek dari hal mengadakan „Commissie van Onderzoek en Advies" itoe dari hal perkara hoekoeman, sedang keperloeannja itoe, orang soedah dapat mengerti sendiri dari namanja. C. O. A. ini kalau bisa akan dioebah atau ditambah, soepaja poetoesannja dapat menetapkan, tetapi keadaännja itoe masih dipeladjarkan.

Dengan mengambil werkplaats-dokter dan spoorweg-dokter didalam dienst, maka orang dapat kelonggaran banjak boeat mengobatkan dirinja.

Dari hal mendirikan Coöperatieve Verbruiksvereeniging oleh pegawai-pegawai, maka dari fihak dienst telah mandapat banjak pertoeloengan.

JAVA EN MADOERA
Schaal 1:5 000 000.
1888
SERANG
BATAVIA
Tandjoengpriok
Bekasi
Buitenzorg
BANDOENG
Tjitjalengka
CHERIBON
Tegal
Balapoelang
PEKALONGAN
SEMARANG
Majong
Joana
REMBANG
Godong
Poerwodadi
Willem I
MAGELANG
BANJOEMAS
Poerworedjo
SOLO
MADIOEN
Kertosono
SOERABAJA
Sidoardjo
Bangil
PASOEROEAN
Probolinggo
BONDOWOSO
Tjilatjap
Koetoardjo
DJOKJAKARTA
KEDIRI
Blitar
Malang
1899
Tangerang
Rangkasbitoeng
Krawang
CHERIBON
Petjangaan
Boeloemanis
Blora
Kradenan
Tjibatoe
Garoet
Bandjarnegara
Magelang
Maos
Srandakan
Toendjoeng
Kalianget
Kapedi
Kamal
Ploso
Krijan
Tarik
Panaroekan
Paiton
Klakah
Dampit
Pasirian
LEGENDA.
Staatslijnen: a. in exploitatie, b. in aanleg; spoorwijdte 1.067 M.
id. id. id. 0.60 M.
Particuliere lijnen id. id. 1.435 M.
id. id. met derde rail voor 1.067 M.
id. id. id. 1.067 M.
Standplaats Resident.
Voornaamste plaatsen.

JAVA EN MADOERA
Schaal 1:5 000 000.
1913
Anjerkidoel
Laboean
Rangkasbitoeng
Tjikampek
Wadas
Tjilamaja
Indramajoe
Djatibarang
Kadipaten
Padalarang
Tasikmalaja
Singaparna
Tajoe
Pamotan
Gempolkerep
Soemoroto
Ponorogo
Balong
Pandji
Rambi-
poedji
Banjoewangi
Kalisat
Amboeloe
Poeger
1925
Merak
Rengasdengklok
Tjilamaja
Indramajoe
Karangampel
Tandjoengsari
Tjiwidéj
Madjalaja
Bandjar
Tjidjoelang
Kroja
Wonosobo
Merakoerak
Babat
Djombang
Badègan
Toegoe
Sewoegaloer
Batoeretno
Slahoeng
Toeloengagoeng
Kentjong
Bentjoeloek
Rogo-
djampi
LEGENDA.
Staatslijnen: a. in exploitatie, b. in aanleg; spoorwijdte 1.067 M.
id. id. id. 0.60 M.
Particuliere lijnen id. id. 1.435 M.
id. id. met derde rail voor 1.067 M.
id. id. id. 1.067 M.
Standplaats Resident.
Voornaamste plaatsen.

SUMATRA
1925
Schaal 1:7 5000 000.
KOETARADJA
Pangkalansoesoe
Belawan
MEDAN
Koeala
Arnhemia
Batoegemoek
Bangoenpoerba
Pematangsiantar
Tandjoengbalai
Kotapinang
SIBOLGA
Padangsidimpoean
Pasirpengarajan
Raoe
Pangkalankotabaroe
Limbanang
Moearolèmboe
Aermolek
Tembilahan
Soengailimau
Sawahloento
Moearo
PADANG
Emmahaven
Rantauikir
DJAMBI
Soengaipenoeh
Sarolangoen
Moeararoepit
Moeararaman
Moearaklingi
Moearabelitie
PALEMBANG
Padangoelaktanding
Tebingtinggi
Kajoeagoeng
Kepahiang
Moearaènim
BENGKOELOE
Lahat
Tandjoeng
Batoeradja
Martapoera
Moearadoea
Tjempaka
Kotaboemi
Talangpadang
TELOEKBETOENG
Pandjang
LEGENDA.
a b c Staatslijnen: a in exploitatie, b in aanleg, c in studie; spoorwijdte 1.067 M.
id. in exploitatie; spoorwijdte 0.75 M.
a b c Particuliere lijnen: in exploitatie: spoorwijdte: a 1.067 M, b met derde rail voor 0.75 M; c in studie.
Lands automobieldiensten in exploitatie.
Standplaats Gouverneur of Resident.
Voornaamste plaatsen.

ZUIDWEST- EN NOORDOOST-
SELÉBÈS.
1925
Schaal 1:2500 000.
Parépare
Singkang
Tanètte
Maros
MAKASSAR
Takalar
Bonthain
MENADO
Kema
Tondano
Amoerang
Langoan
Sambas
Pamangkat
Singkawang
Mampawa
PONTIANAK
Samarinda
Balikpapan
Amoentai
Barabai
Kandangan
Rantau
Martapoera
BANDJERMASIN
LEGENDA.
Staatslijnen in exploitatie; spoorwijdte 1.067 M.
id. in studie.
Particuliere lijnen in studie.
Standplaats Gouverneur of Resident.
Voornaamste plaatsen.
ZUID-BORNÉO
1925
Schaal 1:7 500 000.

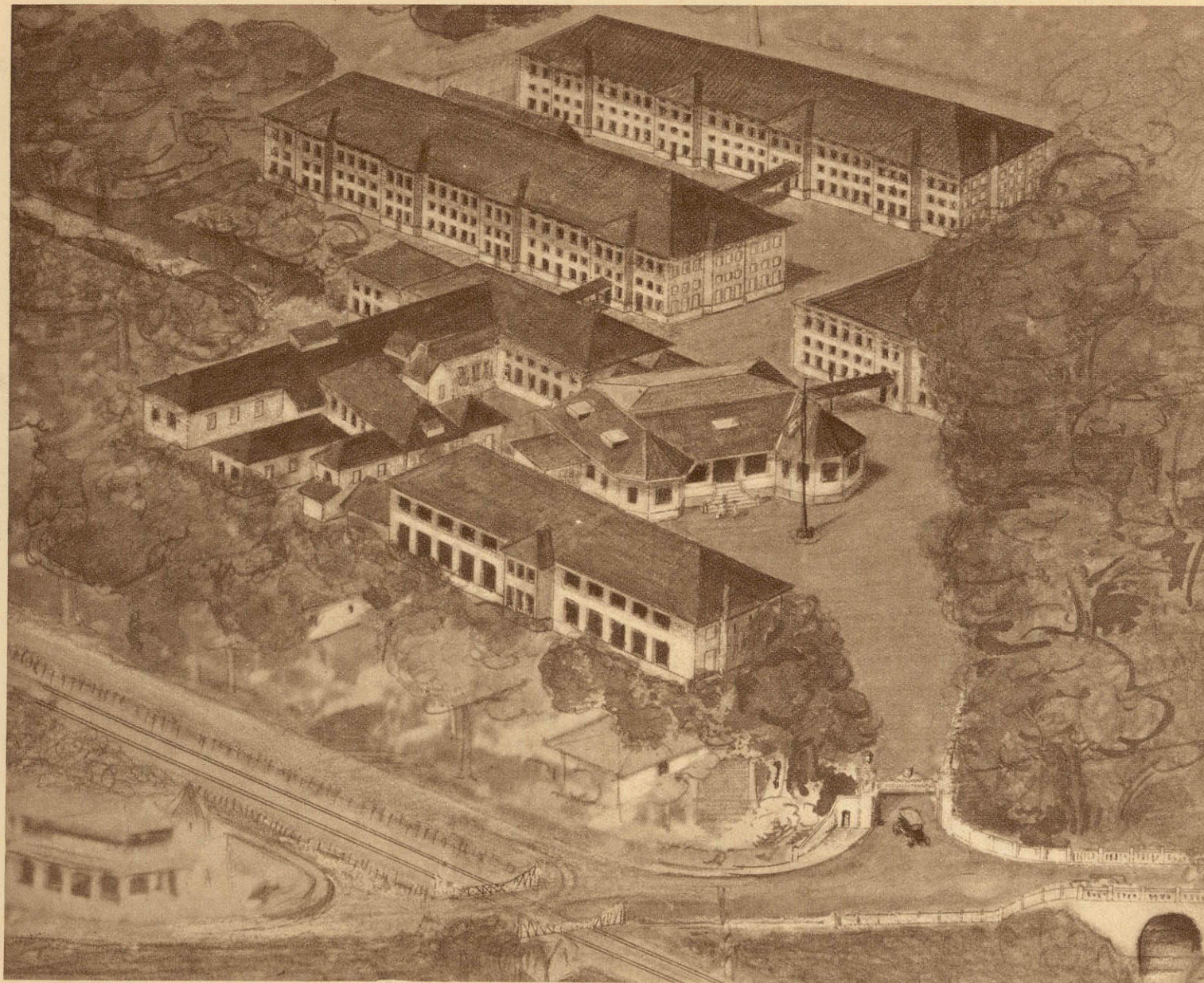
Kemoedian kita-orang tiada boleh meloepakan pada berdirinja „Damme-fonds", fonds mana diberi namanja jang mendirikan, ja-itoe bekas Hoofdinspecteur Damme. Oeang pokoknja fonds ini jang separo dapat hadiah dari jang memberdirikan (toean Damme) dan jang separonja lagi dari dienst. Boenga dari fonds itoe goena memberi hadiah seroepa barang jang tetap boleh dipakai selamanja kepada pegawai jang tiada gegradueerd, jang diloear dienst telah berboeat soeatoe perboeatan jang berhasil oentoek pegawai 'oemoem.

Diatas telah dibitjarakan bahwa vakvereenigingen atas keperloeannja pegawai spoorweg lambat laoen telah didirikan, lantaran mana pegawai dapat memperhatikan keperloean nasibnja. Perhimpoenan-perhimpoenan ini lama-lama dapat mengambil kewadjibannja Groepsvertegenwoordiging.

Perhimpoenan S.S. en T. jang sedjelasnja, ja-itoe:

1. Perhimpoenan pegawai tengahan (pegawai 1e klas jang tiada gegradueerd), ja-itoe „Spoorbond", jang telah mempoenjai anggota (lid) 2400, dan boleh dibilang besar sendiri. Perhimpoenan ini dipimpin oleh Bestuur jang digadjih, di mana voorzitternja toean F. H. W. Rooyackers.
2. Empat perhimpoenan jang sama maksoednja dari gegradueerd personeel, (dibikin groep menoeroet dienstvak; Administratie, Weg en Werken, Opname, Aanleg, enz.; Tractie en Materiaal, Beweging en Handelszaken) dan tiada dipimpin oleh bestuur jang digadjih. Hampir sekalian pegawai jang gegradueerd telah masoek anggota dari perhimpoenan ini dan sedjoemlah anggotanja ada 150 orang. Bestuur-bestuur dari 4 perhimpoenan ini dipimpin oleh toean-toean ir. A. E. G. J. Kingma ir. J. E. A. von Wolzogen Kühr, ir. W. C. J. de Graaff dan J. F. F. Götz.
3. „Conducteursbond", jang mana bestuurnja djoega tiada digadjih, tetapi sekarang soedah tiada ada.

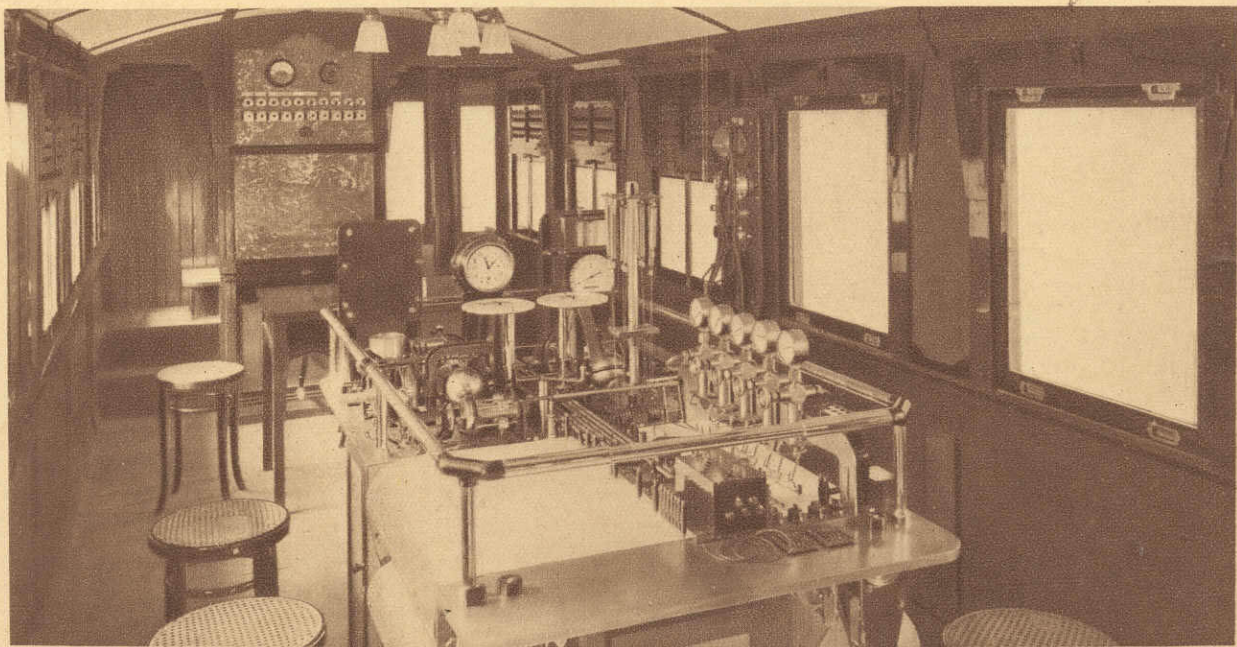
Soeatoe perhimpoenan jang tiada melainkan boeat pegawai-pegawai dari Staat, artinja djoega boeat pegawai particulier, itoelah perhimpoenan dari pegawai rendah, jang dinamakan „Vereeniging van Spoor- en Tramweg personeel", (V.S.T.P.). Diantaranja lid-lid dari perhimpoenan ini ada amat banjak beambten dari Spoor-dan Tramweg Maatschappij particulier. Djoega perhimpoenan ini ada dibawah pimpinan bestuur jang digadjih. Banjaknja pegawai S.S. jang masoek djadi lid tiada ketahoean tetap.

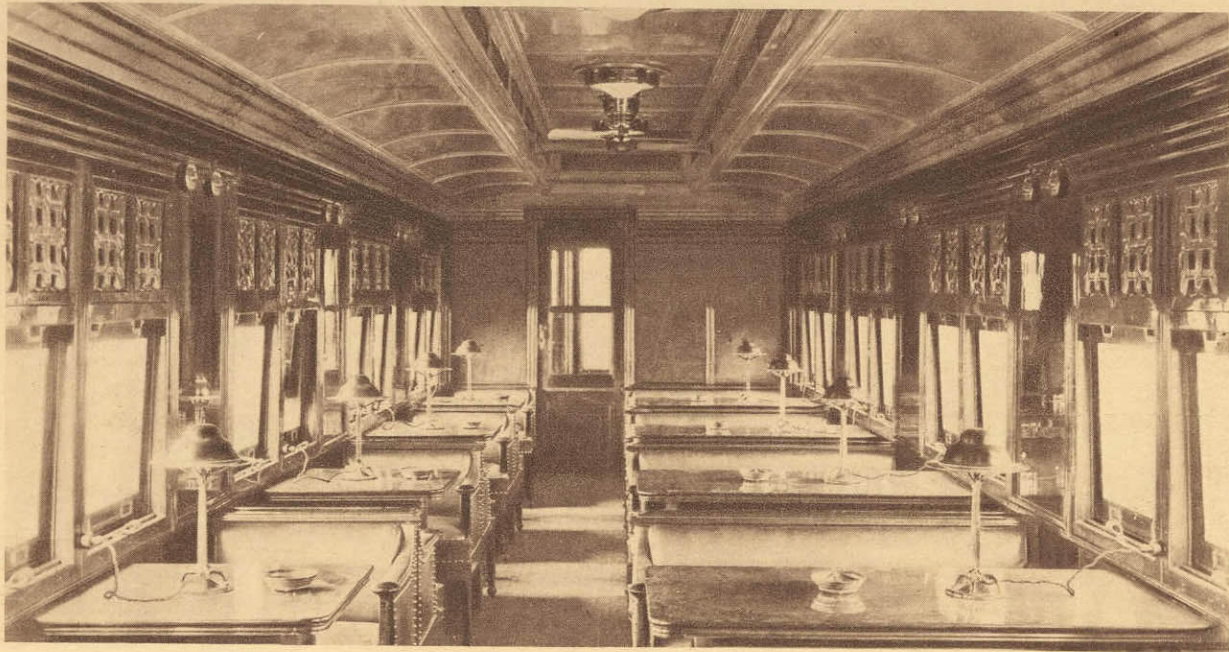
Loemrahnja ra'jat itoe mengatakan bahwa perkataän „S.S." itoe mempoenjai arti: „Selamanja Soesah" Kita-orang harap soepaja dibelakang hari akan ternjata, bahwa „S.S." itoe mempoenjai arti: „Selamanja Selamat."—

Hoofdbureau S. S. en Tr. di Bandoeng (gambaran tangan terambil dari foto oedara).

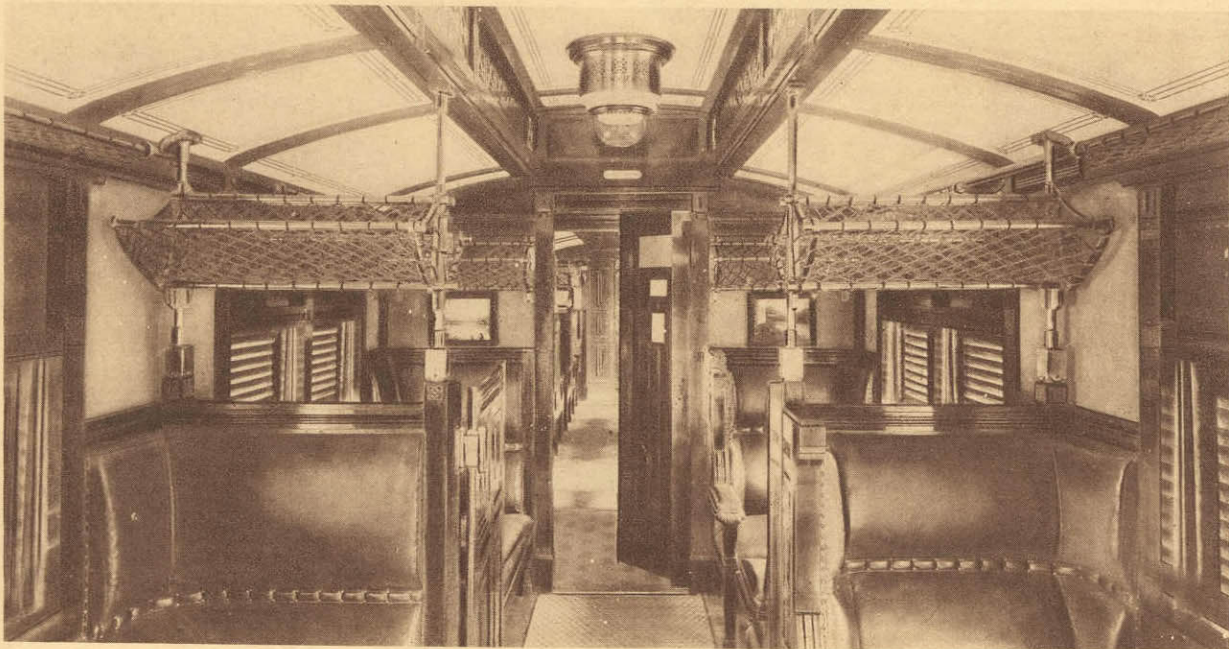
Hoofdbureau van SS en Tr. in Bandoeng (tekening naar een luchtfoto)

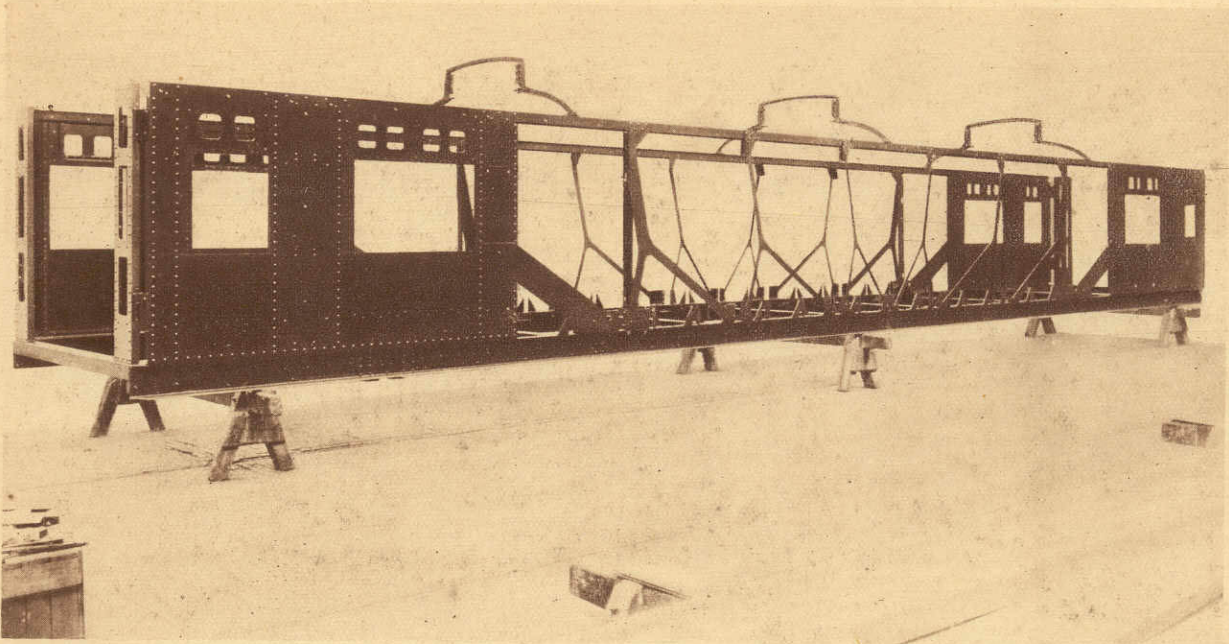
STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN
IN
NEDERLANDSCH - INDIË.
Sterkte van het Personeel.
Schaal
1 mM. = 200 man.
De vermeerdering van 1923 op 1924 is grootendeels een gevolg van de gedeeltelijke terugname van het in 1923 gestaakt hebbende en dientengevolge ontslagen personeel.
Van 1907 af is in de sterkte medeopgenomen het inheemsche personeel op maand- en daggeld als remmers, mandoers en koelies van de baan, wissel- en overwegwachters, stationsbeambten, werklieden van de werkplaats. De stippellijn geeft aan het normale verloop van de sterkte van 1878 af tot en met 1906 voor het totale personeel, ook het personeel (incl. koelies) der magazijns- en inklaringsdiensten thans in de sterkte opgenomen.
45 000
40 000
38 000
36 000
34 000
32 000
30 000
28 000
26 000
24 000
22 000
20 000
18 000
16 000
14 000
12 000
10 000
8 000
6 000
4 000
2 000
0
1878
1882
1886
1890
1894
1898
1902
1906
1907
1911
1915
1919
1923
1924

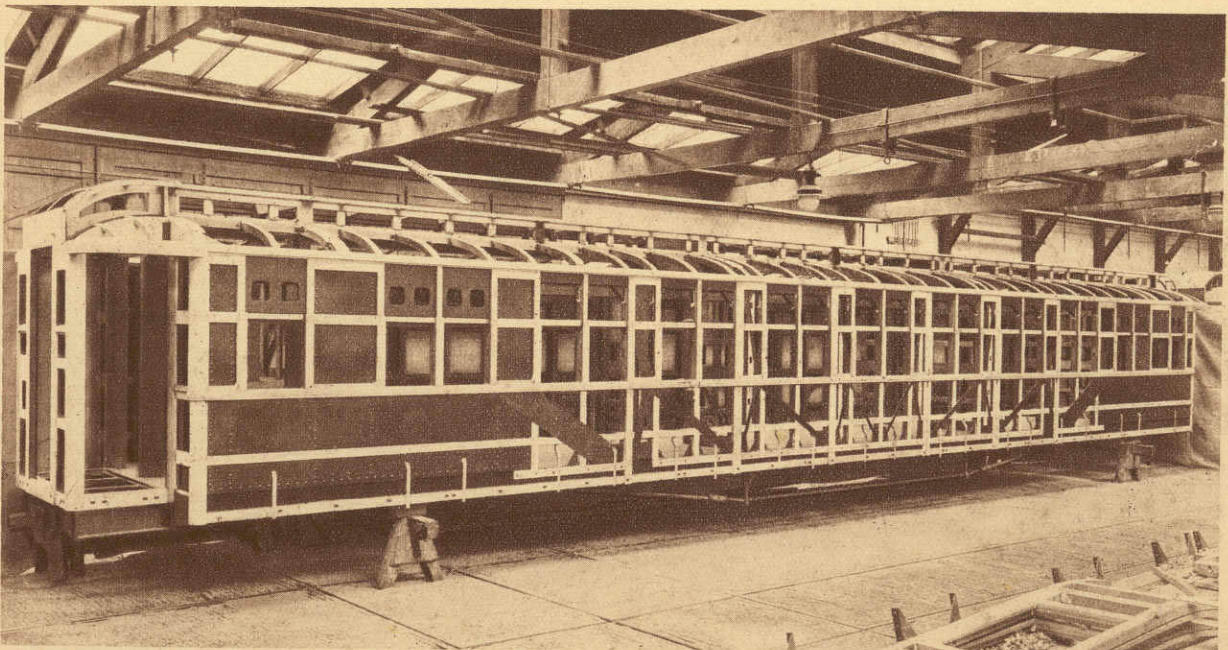
Kereta klas I dan klas II jang pandjangnja 18.5 Meter.

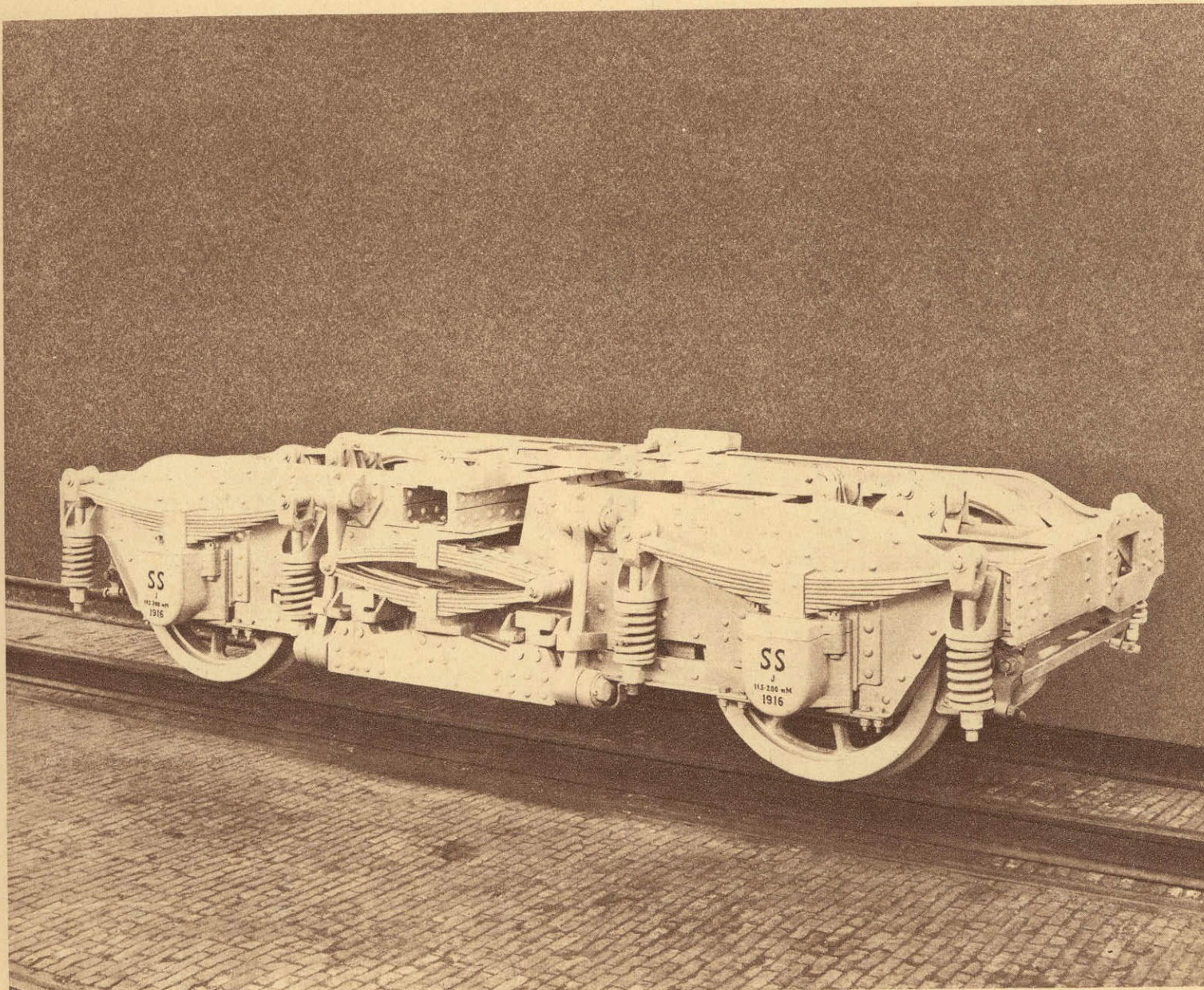
Een I en II klas rytuig, dat 18½ m lang is

Gambar dynamometer didalem kereta.

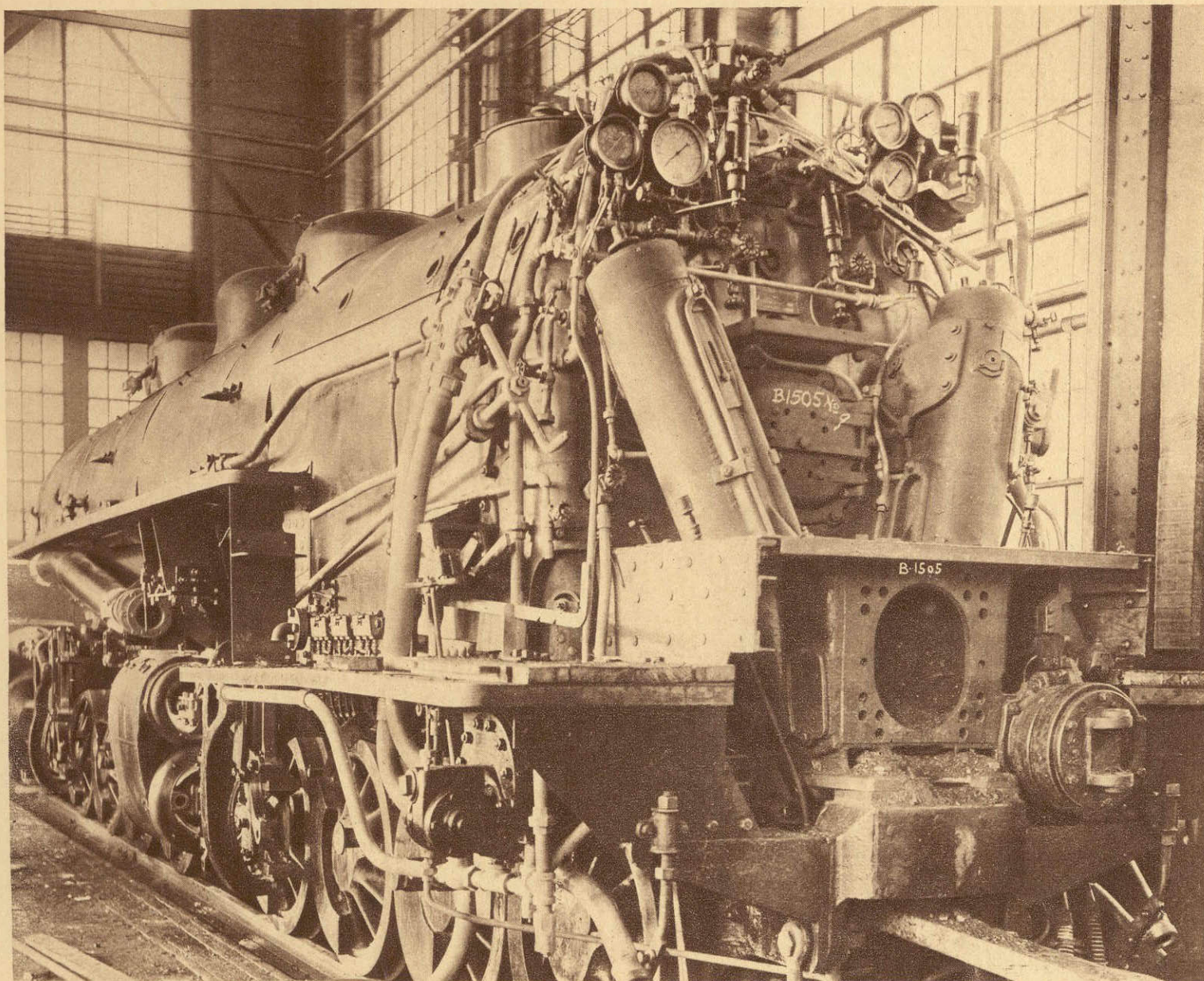
Afbeelding van een meetwagen

Dalemnja kereta restauratie.

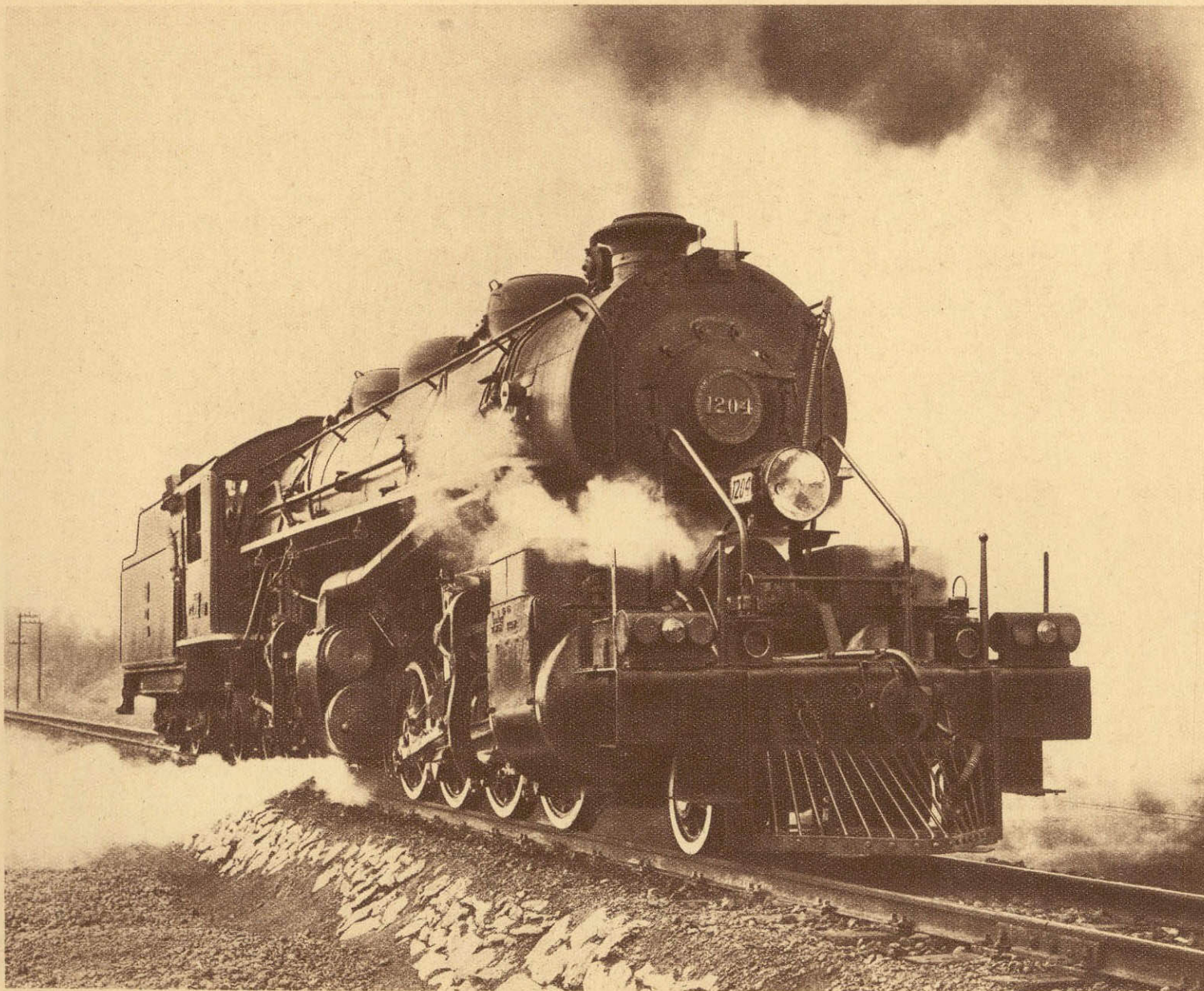
Interieur van een restauratierytuig

Dalemnja kereta klas satoe dan klas doea.

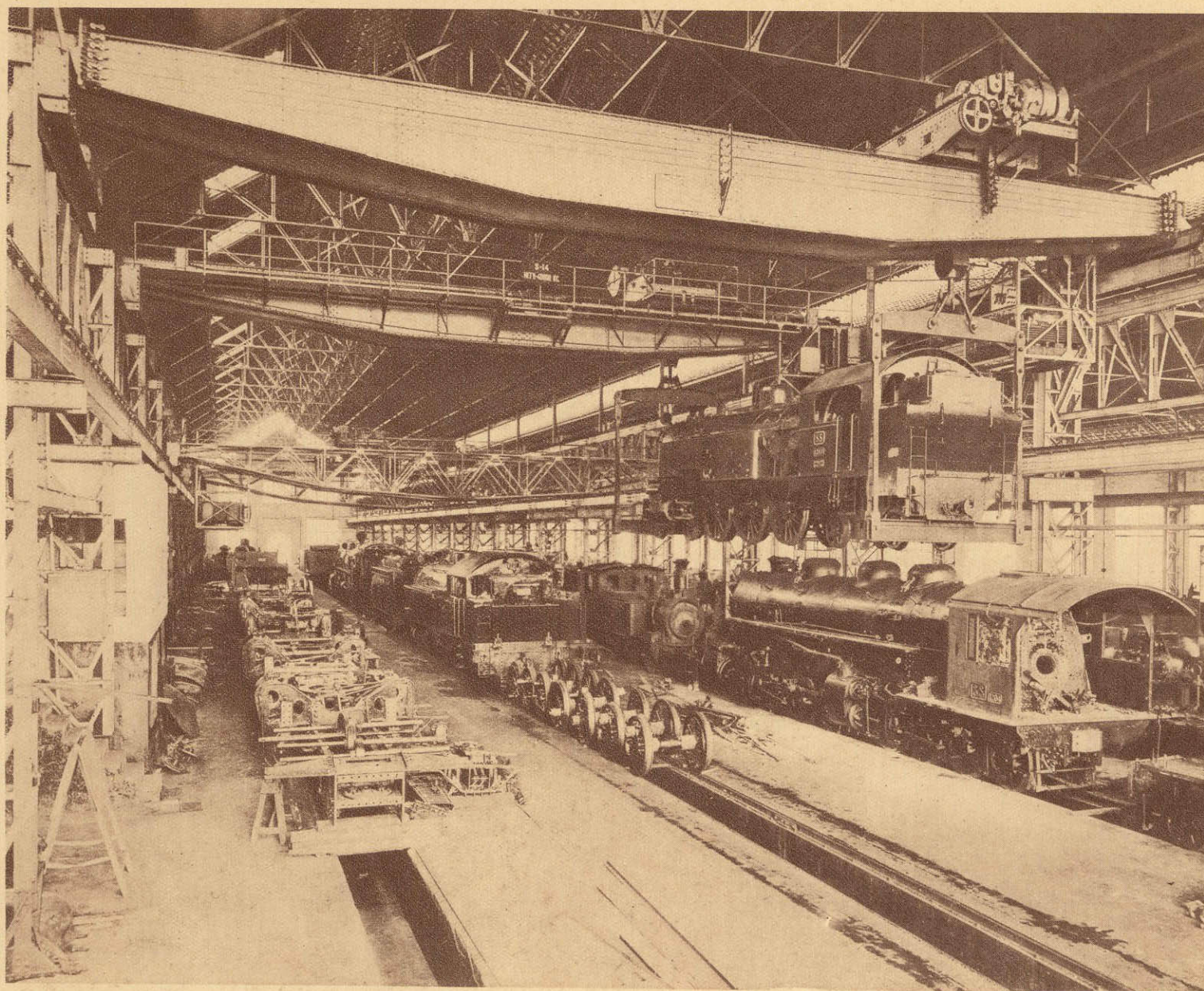
Interieur van een 1e en 2e. klas rytuig

Toelang-toelang besi dari kereta jang pandjangnja 18$^{1}/_{2}$ Meter.

Yzeren geraamte van een 18½ m. lang rytuig

Toelang-toelang kajoe disebelah loearnja toelang-toelang besi dari kereta jang pandjangnja 18$^{1}/_{2}$ Meter, sesoedahnja dipasang bordesnja.

Het Houten geraamte om het yzeren geraamte van een rytuig dat 18½ m. lang is met aan de einden een paar balkons

Rijtuigtruck dengan wiegveer disebelah loear.

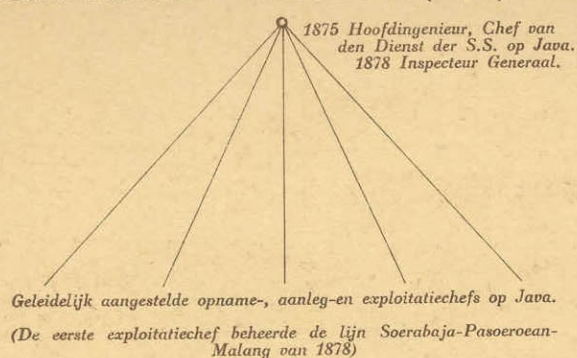
Rijtuigtruck met wiegveer naast

Locomotief 1 D + D jang memakai Mechanische Stookinrichting.

Een 1 D+D loc, die ...... Mechanische Stookinrichting gebruikt

Mallet locomotief 1 D + D oentoek tanah pagoenoengan. gesloopt

Mallet loc 1D+D voor 's lands berglijn.

Locomotiefstelplaats didalem hoofdwerkplaats di Manggarai (dekat Meester-Cornelis).

De loc.herstelplaats van de hoofdwerkplaats te Manggarai (naby Mr. Cornelis)

## I. ORGANISATIE VAN 1875 (1878)—1888.

*1875 Hoofdingenieur, Chef van den Dienst der S.S. op Java. 1878 Inspecteur Generaal.*

*correspondeert rechtstreeks met civiele en militaire autoriteiten; door tusschenkomst van den Directeur B. O. W. met de Regeering.*

*Op Sumatra in 1887 een afzonderlijke dienst der S.S. ter Sumatra's Westkust onder een hoofdingenieur toegevoegd aan den Dir. B. O. W.*

*Geleidelijk aangestelde opname-, aanleg-en exploitatiechefs op Java.*

*(De eerste exploitatiechef beheerde de lijn Soerabaja-Pasoeroean-Malang van 1878)*

## II. ORGANISATIE VAN 1888—1906.

*Directeur der B.O.W.*

*Exploitatiechef Oosterlijnen. (Tevens Chef 1e afdeeling).*

*1e afd. Contrôle Magazijn. Boekhouding. Kas.*

*Chef 2de afd. Weg en Werken.*

*Chef 3de afd. Tractie en Materiëel.*

*Chef 4de afd. Beweging en Handelszaken.*

*Exploitatiechef Westerlijnen, (Als Oosterlijnen).*

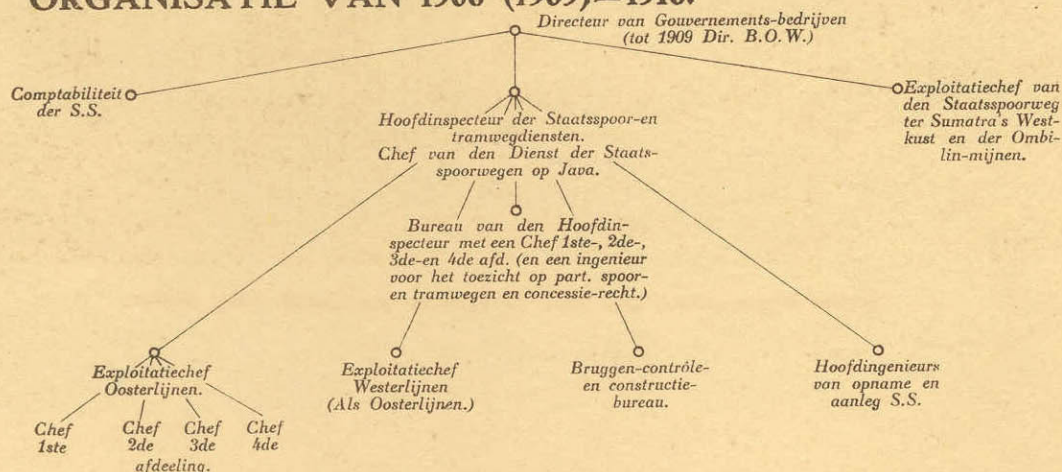
*Hoofdinspecteur.*

*Comptabiliteit, begrooting, personeele zaken der S.S.*

*Exploitatiechef Staatsspoorweg ter Sumatra's Westkust.*

*Hoofdingenieurs van opname en aanleg van S.S.*

*Hoofdinspecteur der spoorwegdiensten (en van het Stoomwezen) met toegevoegd personeel. Adviseerend en controleerend. Voorbereidend aangelegenheden betr. uitgifte van concessies (en toezicht) part. spoor- en tramwegen en belast met uitgifte jaarverslag S.S.*

## III. ORGANISATIE VAN 1906 (1909)—1916.

**Station barang-barang jang baroe di Heemradenplein (Betawi) selagi dibikin.**

Het goederenstation dat nieuw te Heemr.plein (Batavia) is gemaakt

**Station barang-barang jang baroe di Tjirojom (Bandoeng), selagi dibikin.**

Het goederenstation dat nieuw te Tjirojom (Bandoeng) is ge

IV. ORGANISATIE VAN 1917 (1919)—1922.
Met Administratief bureau Secretaris.
Hoofd van den Dienst der Staatsspoor-en tramwegen. In 1919 Driehoofdig Bestuur der Staatsspoor-en tramwegen.
Hoofd Administratie met bureau.
Hoofd Weg en Werken met bureau.
Hoofd Tractie en Materiëel met bureau.
Hoofd Beweging en Handelszaken met bureau.
Hoofd Exploitatie Staatstramwegen en autodiensten op Java en de Buitengewesten.
Hoofd Opname, aanleg en uitbreiding.
Bureau.
Bureau
E. a. ingenieurs van Weg en Werken in de 7 inspecties.
E. a. ingenieurs van Tractie in de 7 inspecties.
Inspecteurs van Vervoer in de 7 inspecties.
Exploitatiebedrijf Staatsspoorwegen op Java.
Exploitatie-kringen.
V. ORGANISATIE 1922.
Secretariaat
Hoofdinspecteur der Staatsspoor-en tramwegen.
Hoofd Bedrijf der S.S. op Java.
Hoofd Bedrijf der Tramwegen en nevenbedrijven op Java en de Buitengewesten.
Hoofd v/d Algemeene bouwdienst
Hoofd Administratie met bureau.
Hoofd Weg en Werken met bureau.
Hoofd Tractie en Materiëel met bureau.
Hoofd Beweging en Handelszaken met bureau.
Bureau.
Bureau, inclusief constructie en bruggenbouw en electrificatie.
E. a. ingenieurs van Weg en Werken in de 7 inspecties.
E. a. ingenieurs van Tractie in de 7 inspecties.
Inspecteurs van Vervoer in de 7 inspecties.
Exploitatie-kringen.
Opname-kringen, aanleg lijnen en andere werken.

Locomotiefdepôt di Sidotopo (Soerabaia). Jang didepan sendiri 2 C 1 compound locomotief dengan 4 cylinder oentoek exprestrein.

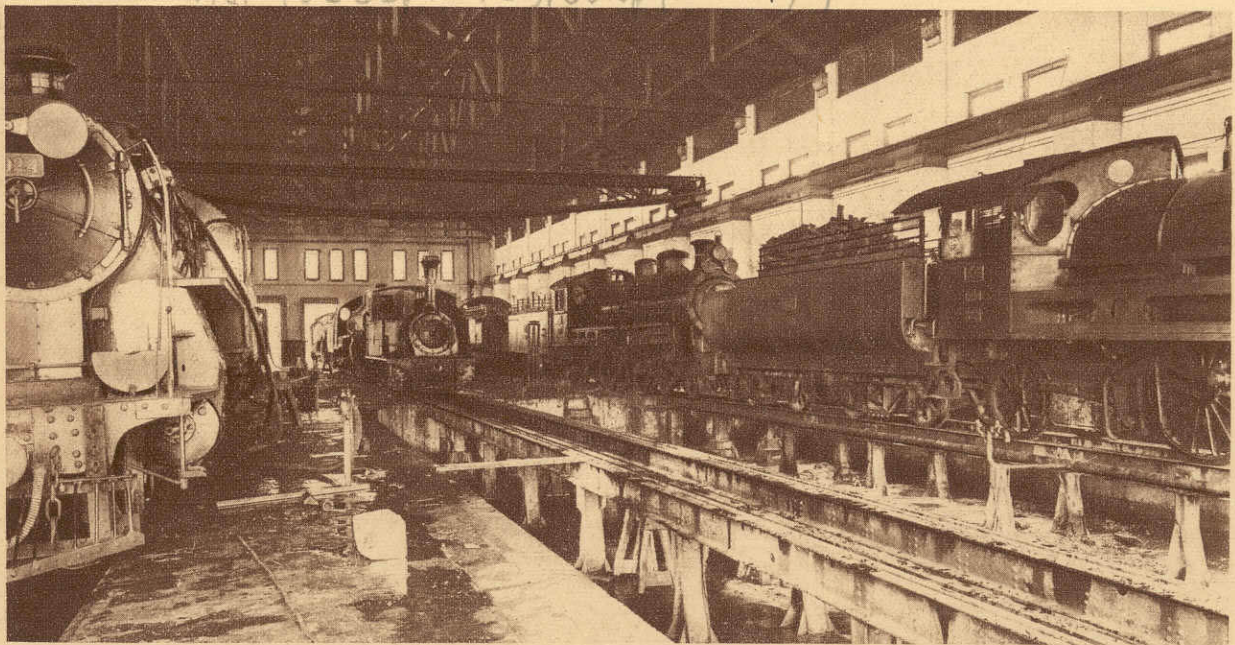
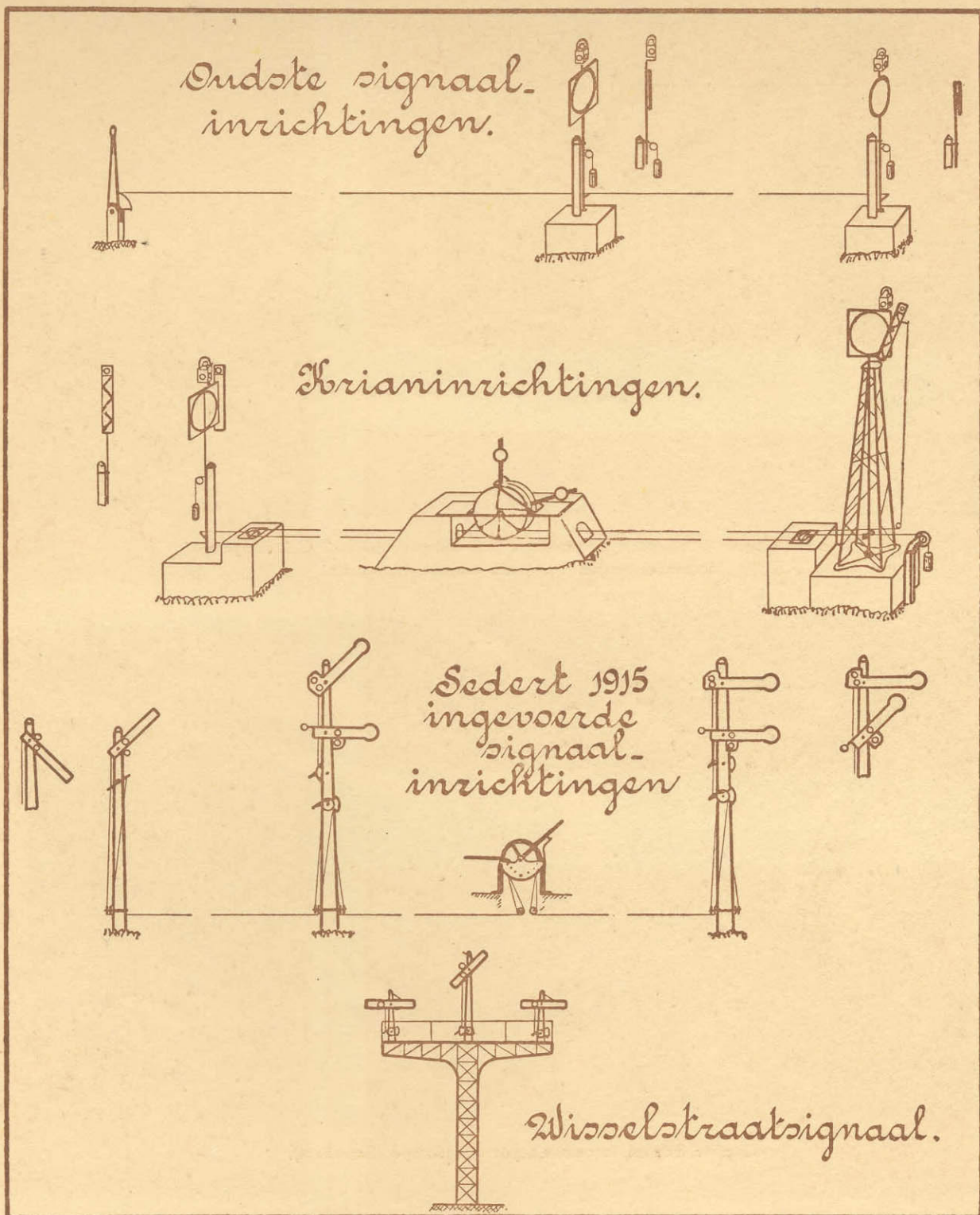
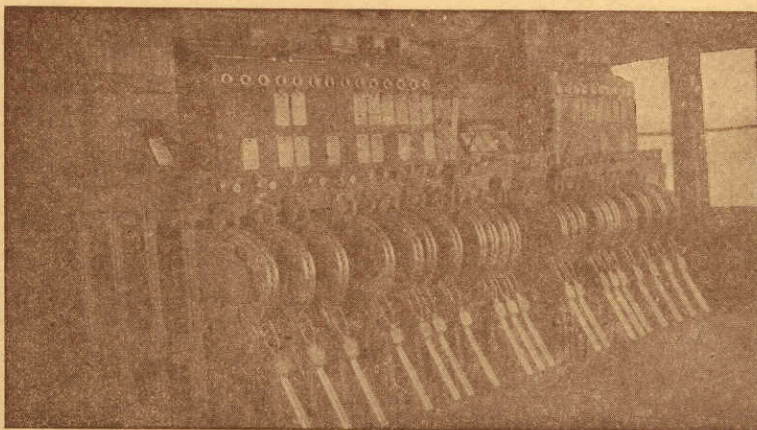
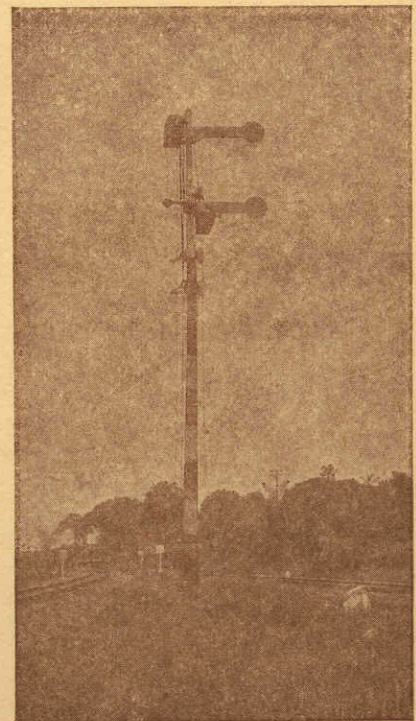
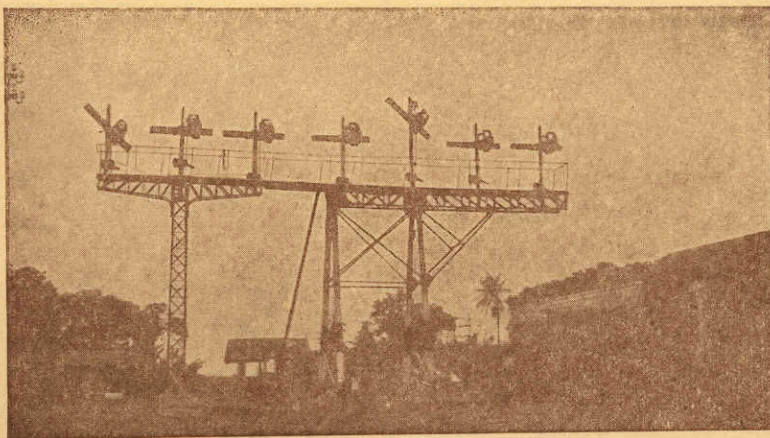
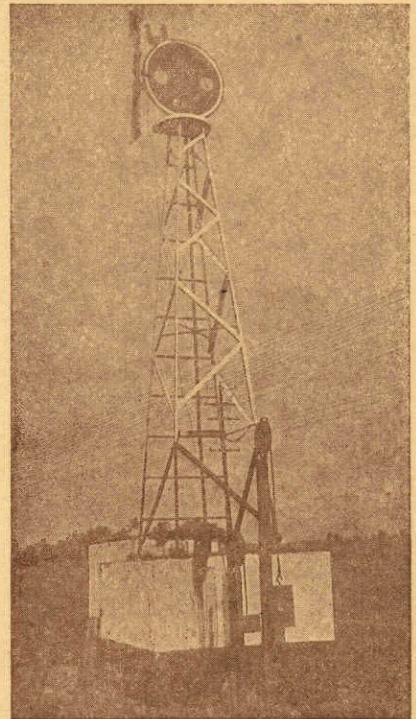
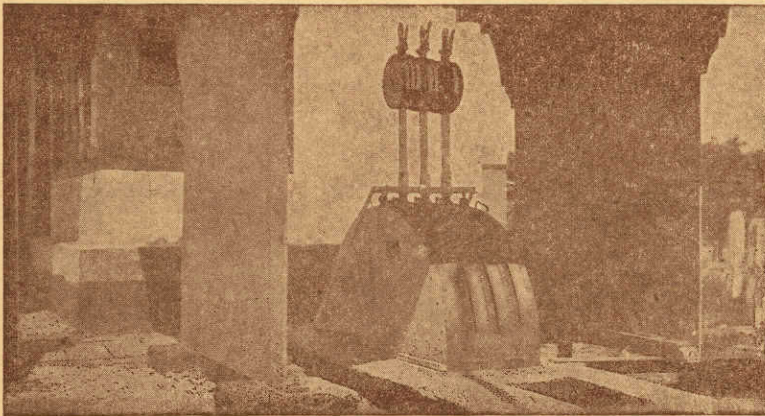
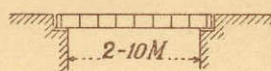
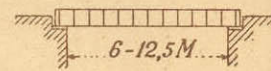
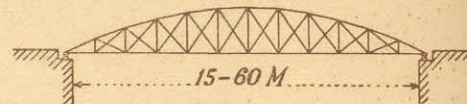
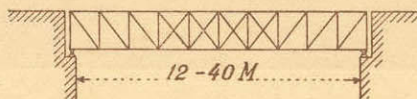
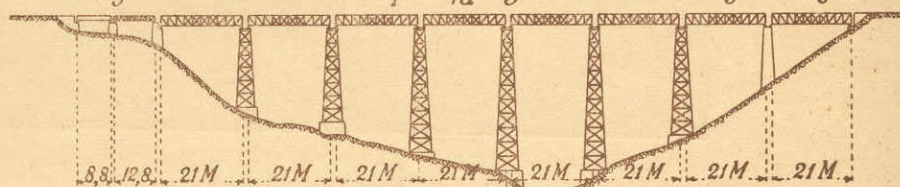
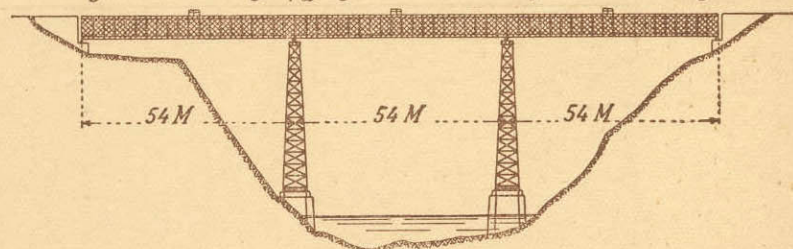
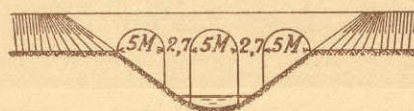
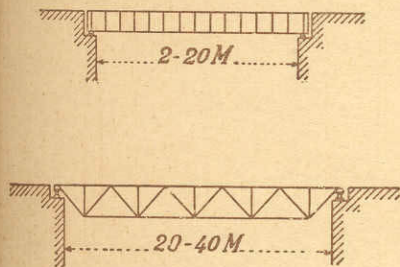
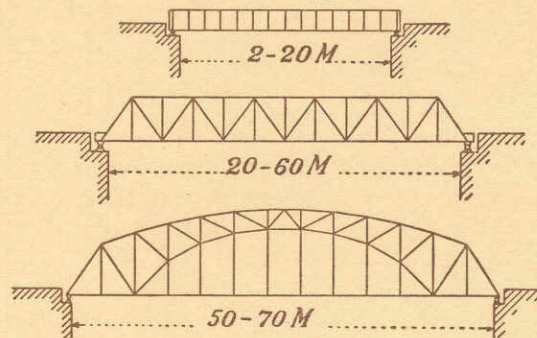
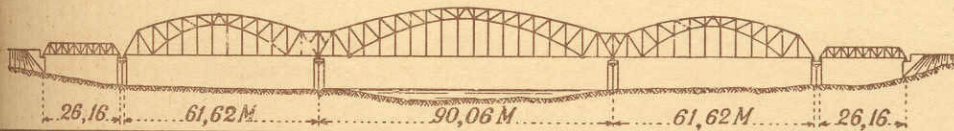
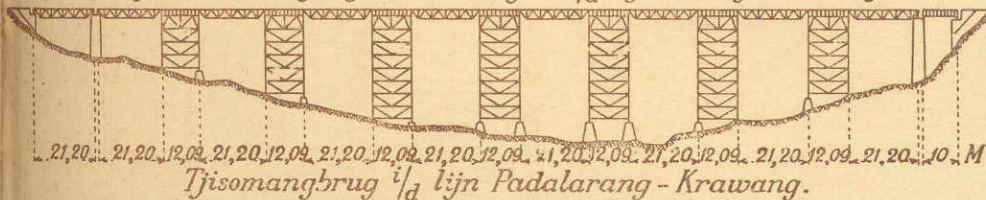
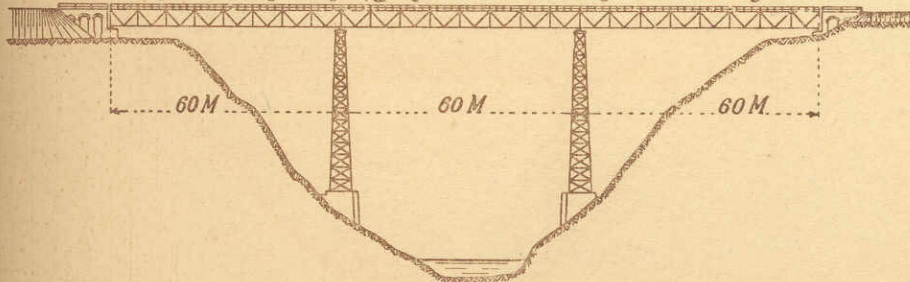
Het loc depot te Sidotopo (Soerabaya) waarvoor een 2 C 1 (4 cyl-) comp. loc staat voor 'n

Gambar didalem locomotiefdepôt di Sidotopo (Soerabaia).

Foto van het loc depot van Sidotopo (Soerabaya)

Schematische voorstelling dari matjam-matjam beveiligings-inrichting.

Schematische voorstelling van modellen van beveiligingsinrichtingen

Matjam-matjam signaal-inrichtingen.

Modellen van signaal-inrichtingen

Constructie
1875 - 1900.
Normale
Liggerbruggen.
Wandbruggen.
2-10M
6-12,5M
12-40M
15-60M
Groote
Serajoebrug i/d lijn Bandjar - Maos.
60M
60M
40M
40M
40M
40M
Groote
Brug over de Kali - Rampe i/d lijn Kalisat - Banjoewangi.
8,8
12,8
21M
21M
21M
21M
21M
21M
21M
21M
Tjitaroembrug i/d lijn Padalarang - Buitenzorg.
54M
54M
54M
Steenen Bruggen.
Brug i/d lijn Bangil - Malang.
5M
2,7
5M
2,7
5M

der Bruggen.
1900-1925.
systemen.
Liggerbruggen.
Wandbruggen.
2-20M
2-20M
20-60M
20-40M
50-70M
rivieren.
Serajoebrug i/d lijn Cheribon-Kroja.
26,16
61,62M
90,06M
61,62M
26,16
ravijnen.
Brug over het ravijn Tji Pembokongan i/d lijn Bandjar-Parigi.
Tjisomangbrug i/d lijn Padalarang-Krawang.
60M
60M
60M
Beton Bruggen.
Viaduct Passar Besar. Soerabaja.
13,75M
8,82M
13,75M

## VI. ORGANISATIE 1924.

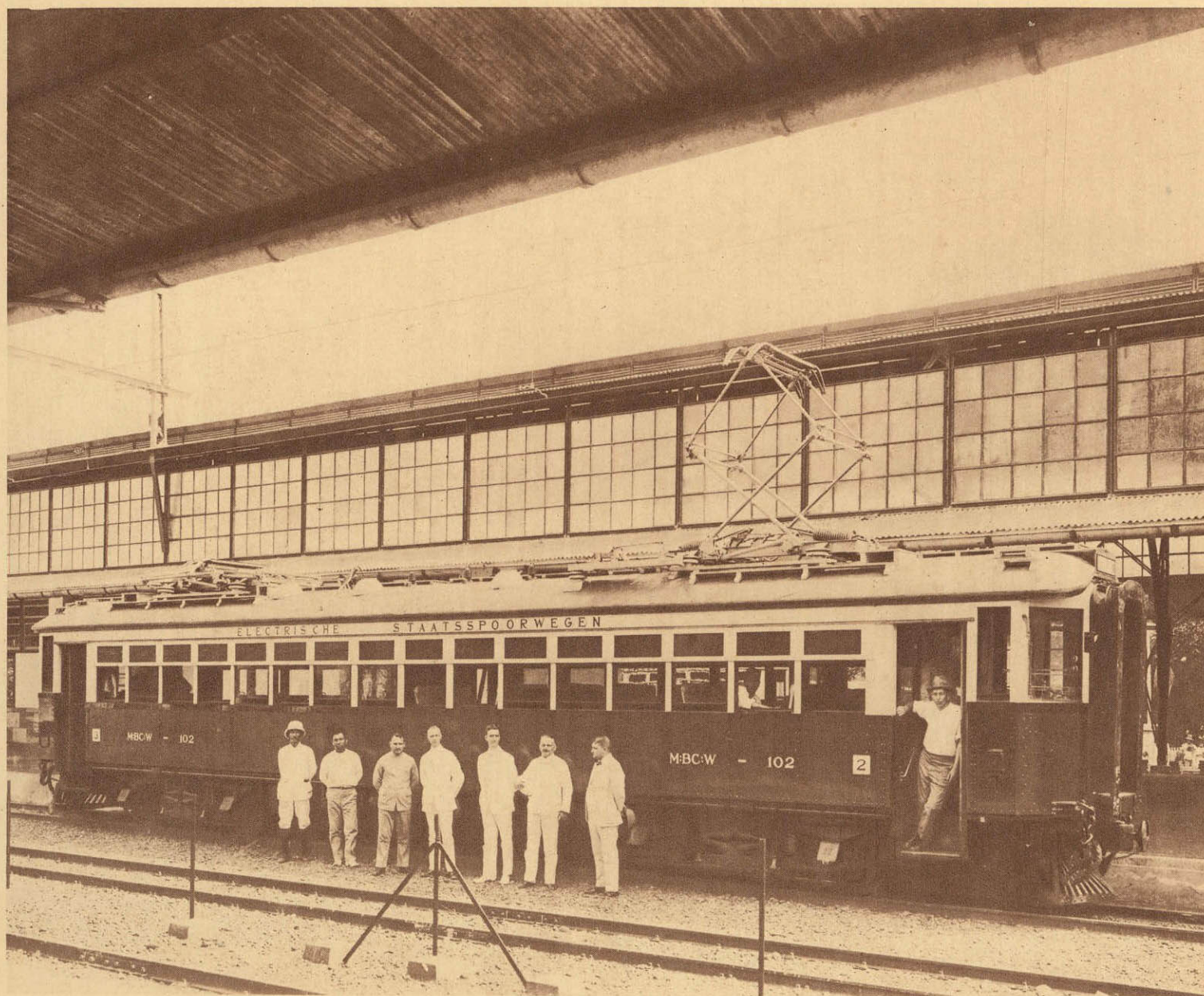
*Hoofdinspecteur der Staatsspoor- en Tramwegen in Nederlandsch-Indië.*
- *Secretaris*
- *Centraalkantoor*
  - *Algemeene en personeele zaken, w.o. sociale aangelegenheden.*
  - *Centrale boekhouding.*
  - *Begrooting.*
  - *Comptabiliteit.*
  - *Magazijnszaken.*
  - *Publiciteitsafdeeling.*
  - *Techn-Econ. afdeeling.*

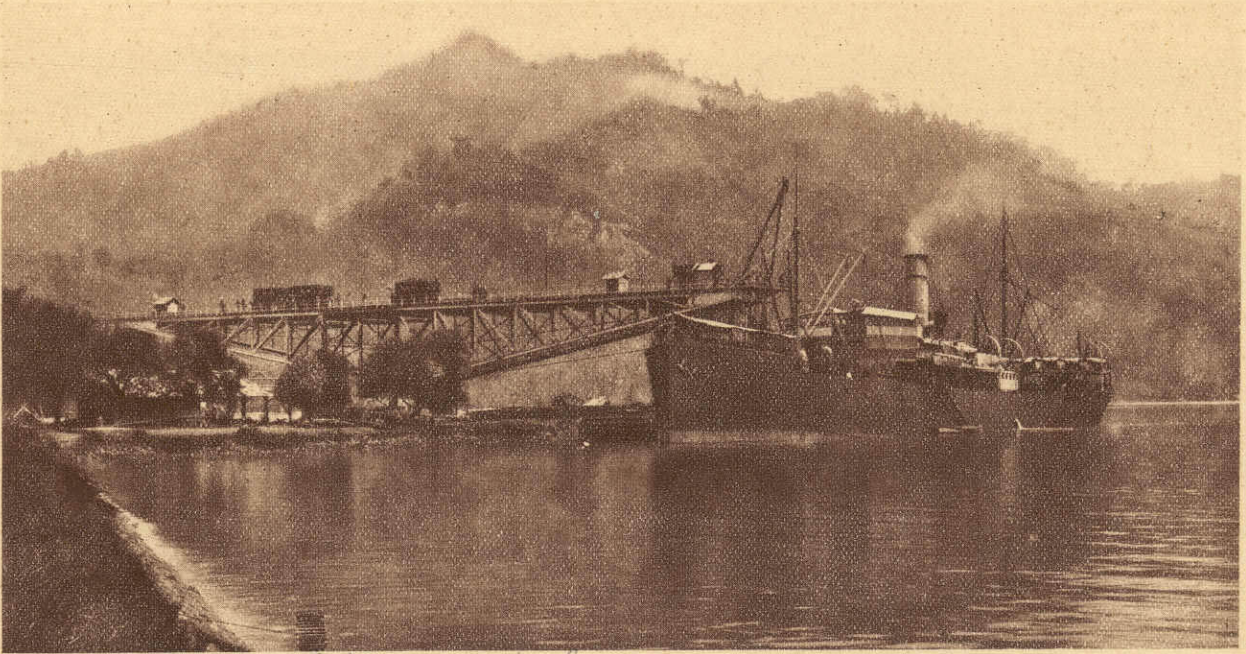
*Hoofd v/h Bedrijf der S. S. en T. op Java.*
- *Hoofdkantoor Java.*
  - *Administratieve dienst (D.A.)*
  - *Weg en Werken, w.o. uitbreidingswerken en signaalwezen (D. W.)*
  - *Tractie en Materiëel (D.T.)*
  - *Werkplaatsen (D.T.W.)*
  - *Beweging en Handelszaken (D.B.)*
  - *Electrificatie (D.E.)*
- *Chef Exploitatie Westerlijnen.*
  - *Exploitatiekantoor W/L voor den uitvoerenden dienst.*
    - *Administratie (1e afd.)*
    - *Wegen Werken (2e „ )*
    - *Tractie en Materiëel (3e „ )*
    - *Beweging en Handelszaken (4e „ )*
    - *Electrische exploitatie (5e „ )*
    - *Tramwegen (6e „ )*
  - *Bestaande inspecties en tramexploitaties met inspectie- en exploitatiekantoren.*
  - *Eventueel later in te stellen inspecties en tram-exploitaties.*
- *Chef Exploitatie Oosterlijnen (Als Westerlijnen.)*
- *Eventueel later in te stellen exploitatiekringen.*

*Hoofd v/h Bedrijf der S.S. en T. in de Buitengewesten.*
- *Hoofdkantoor Buitengewesten (analoog, - voor zoover noodig, - aan het Bedrijf der S.S. en T. op Java.)*
- *Exploitatiekringen.*

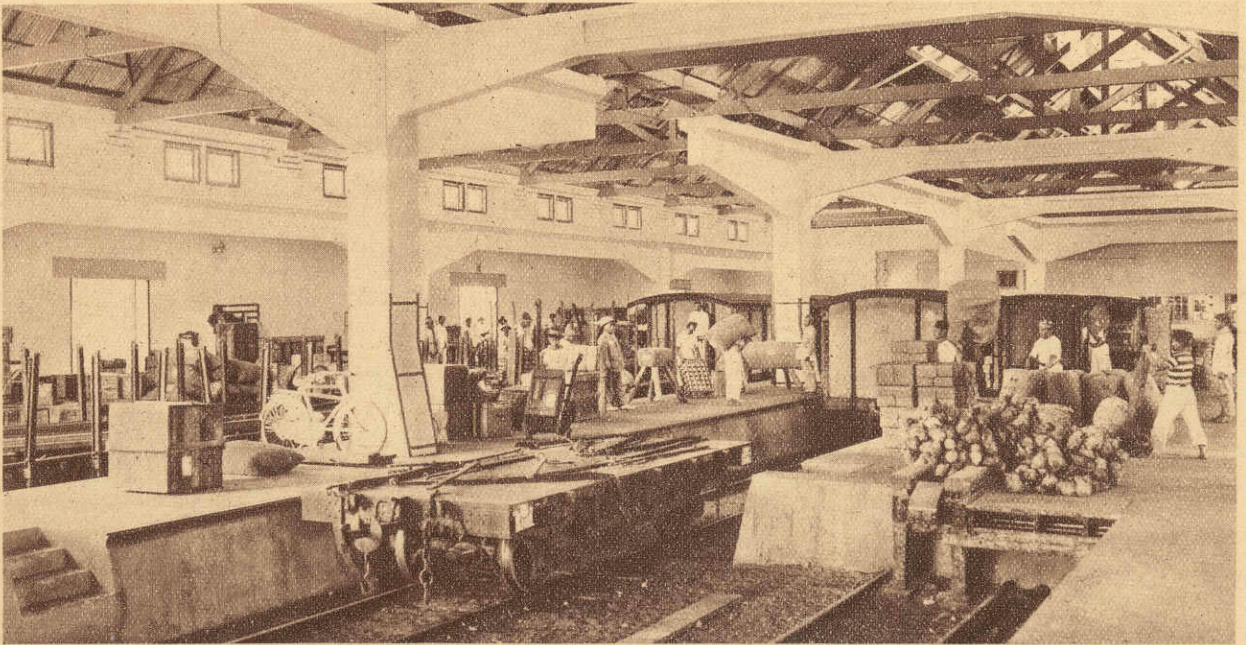
*Hoofd v/d Alg. Bouwdienst.*
- *Hoofdkantoor Bouwdienst.*
- *Constructie en bruggenbouw.*
- *Opname en Aanleg.*

Onderstation electriek di Meester-Cornelis.

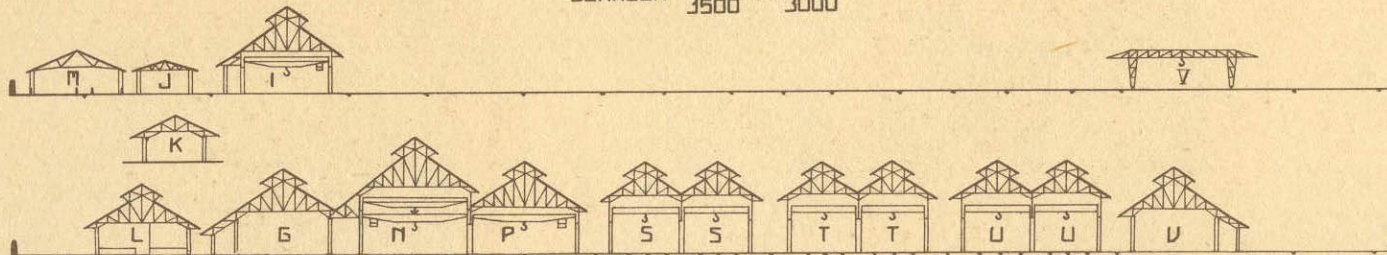
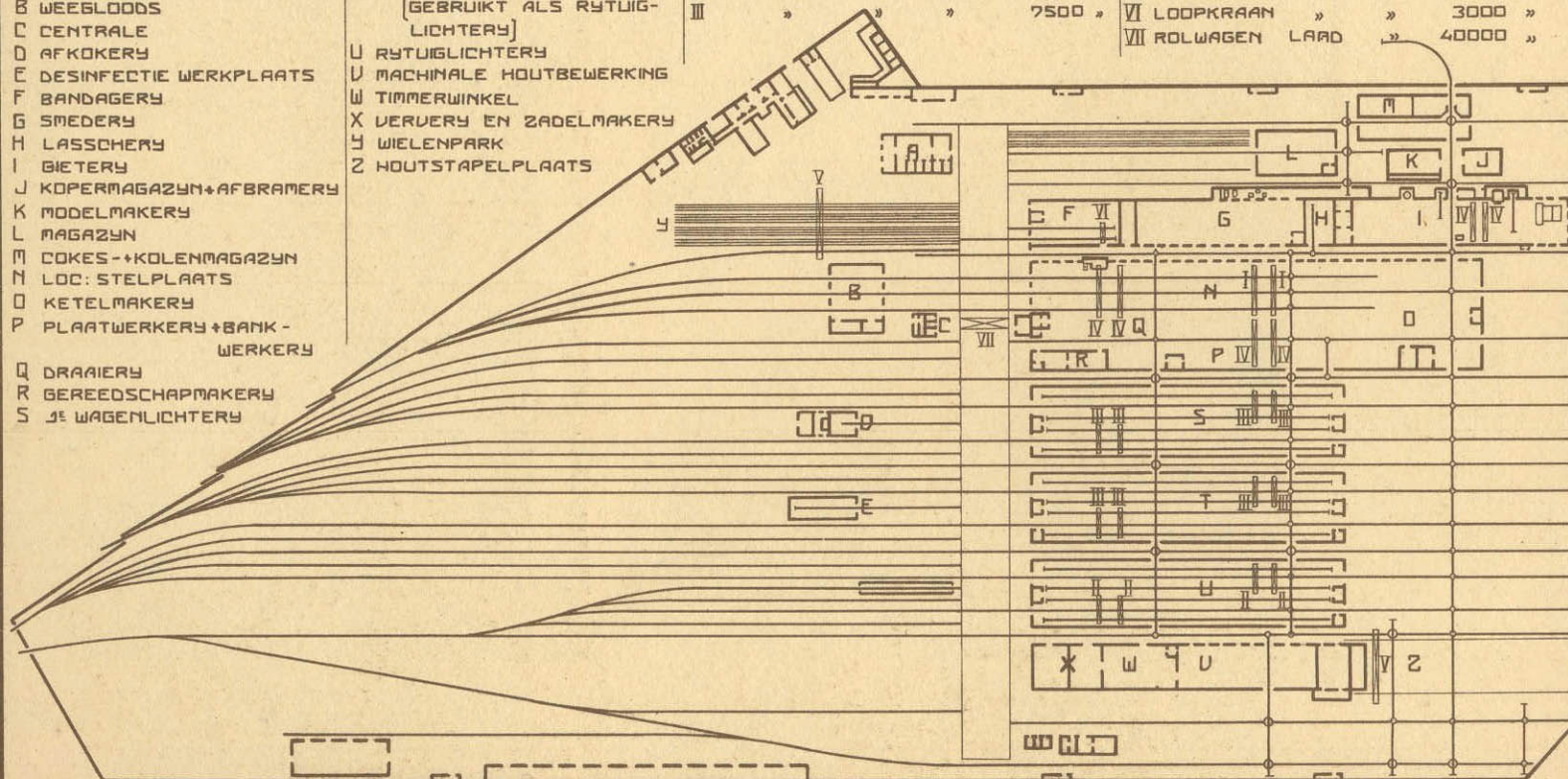
Het elektrische onderstation van Meester Cornelis

Kreta motor electriek klas 2 dan 3 boeat antara kotta.

Een Kreta Emw 2e en 3e klas gebruikt tussen hoofdsteden

Kolenstort bedrijf

Djembatan oentoek moeatkan batoe-bara di Emmahaven (Teloek-bajoer) di Soematra-Barat.

Een brugstuk voor het laden van steenkool in Emmahaven (bajoer baai) van W

Dalamnja goederenloods di Tjirojom (Bandoeng).

Interieur goederenloods van Tjirojom (Bandoeng)

HOOFD-WERKPLAATSEN TE MANGGARAI.
SCHALEN 1/1500 EN 1/3000
A INSTRUMENMAKERY
B WEEGLOODS
C CENTRALE
D AFKOKERY
E DESINFECTIE WERKPLAATS
F BANDAGERY
G SMEDERY
H LASSCHERY
I GIETERY
J KOPERMAGAZYN + AFBRAMERY
K MODELMAKERY
L MAGAZYN
M COKES- + KOLENMAGAZYN
N LOC: STELPLAATS
O KETELMAKERY
P PLAATWERKERY + BANK-WERKERY
Q DRAAIERY
R GEREEDSCHAPMAKERY
S 1E WAGENLICHTERY
T 2E WAGENLICHTERY [GEBRUIKT ALS RYTUIGLICHTERY]
U RYTUIGLICHTERY
V MACHINALE HOUTBEWERKING
W TIMMERWINKEL
X VERVERY EN ZADELMAKERY
Y WIELENPARK
Z HOUTSTAPELPLAATS
I LOOPKRAAN HEFVERMOGEN 40000 KG
II " " " 20000 "
III " " " 7500 "
IV LOOPKRAAN HEFVERMOGEN 5000 KG
V TERREINKRAAN " " 2500 "
VI LOOPKRAAN " " 3000 "
VII ROLWAGEN LAAD " 40000 "

Expres dari Djocja waktoe datang di Meester-Cornelis.

De expres van Djocja op de aankomsttyd te Meester Cornelis

Lapang depan station di Bandoeng.

De ruimte voor 't station van Bandoeng

# REIZIGERSTARIEVEN. (ing. 1 Oct. 1920.)

Guldens

16.88 — 16.90

Tarief II. 1e Klasse = 4½ cent per K. M. + 25% (5 cent en meer bovenwaarts afronden op veelvouden van 10 cent.) — 299

Tarief II. 2e Klasse = 3 cent per K.M. + 25% (5 cent en meer bovenwaarts afronden op veelvouden van 10 cent.) — 449

Tarief II. 3e Klasse = t/m 250 K.M. 1½ cent + 25%, daarboven ½ cent per K.M. t/m 498 K.M. + 25% afronding op even getallen (1 cent en meer bovenwaarts)

Vanaf 499 K.M. voor de 3e Klasse steeds 1 cent per K.M. + 25%, afronding op even getallen (1 cent en meer bovenwaarts.)

Speciaal tarief XXV. 3e Klasse Inlanders, uitgezonderd Snel-en Exprestreinen, = 1 cent per K.M. + 25% afronding op even getallen (1 cent en meer bovenwaarts.)

6.26 — 4.70 — 3.12

0 — 100 — 200 — 250 — 300 — 400 — 499 500 — 600 — 700 — 800 — 900 — 1000 — 1100 — 1200 — 1300 — 1350

*Tarief II. Locaal-verkeer 1e, 2e en 3e Klasse.*

*„ XXV. Idem 3e Klasse voor Inlanders in gemengde-,personen-en goederentreinen. Bij gebruikmaking van Snel-of Exprestreinen is tarief II verschuldigd.*

*„ VIa. Rechtstreeksch-Verkeer S.S. - N.I.S.*

*„ VIb. Idem S.S. W/L - S.C.S.*

*Toeslag tarief = f 2.50, ongeacht den afstand in Exprestreinen voor alle Klassen, zoowel in Locaal-, als in Rechtstreeksch Verkeer. Kinderen ouder dan 24 maanden betalen vollen toeslag.*

# VRACHTGOEDEREN-TARIEF X (coeff: I)

Guldensperton

- a van af 24—50 K.M. (1—23 K.M. te brekenen voor 24 K.M.) = 12.8 cent per ton-K.M., vermeerderd met:
- b „ „ 51—100 „ de vracht sub. a plus 10.8 cent per ton. K.M.
- c „ „ 101—150 „ „ „ „ b „ 9. „ „ „ „
- d „ „ 151—200 „ „ „ „ c „ 8.5 „ „ „ „
- e „ „ 201—250 „ „ „ „ d „ 8. „ „ „ „

(b–e: afronden op veelvouden van 2 cent.)

- f „ „ 250—1250 „ „ „ „ e „ de evenredige zelfkosten aangenomen op 20 cent per ton en per 10 K.M. (afronding op een veelvoud van 10 K.M.

**Aanteekeningen:**

De goederen zijn opgenomen in een classificatie-staat, waarin vermeld zijn de coëficiënten, waarmede de normale vracht, d. i. die volgens coëfficient I, moet worden vermenigvuldigd, om die voor een bepaald artikel te vinden.

Omdat deze regel slechts geldt tot op een vervoersafstand van 250 K.M. en boven dien afstand de vracht met 20 cent per ton en per 10 K.M. wordt verhoogd, ongeacht den classificatie-coëfficiënt, zouden de vrachten boven de 250 K.M. in twee deelen moeten worden uitgerekend. Om die reden zijn in het voor het publiek verkrijgbare tarief alle vrachten van 1 t/m 1250 K.M. tabellarisch opgenomen.

De vracht voor wagenladingen is voor afstanden van 1 t/m 250 K.M. te stellen op 85% van vracht berekend op basis van stukgoed.

Vertical axis: 44.60, 43.60, 42.60, 41.60, 40.60, 39.60, 38.60, 37.60, 36.60, 35.60, 34.60, 33.60, 32.60, 31.60, 30.60, 29.60, 28.60, 27.60, 26.60, 25.60, 24.60, 20.60, 16.20, 11.80, 6.40, 3.–

Line labels: 12.8 ct. p. T. · 10.8 ct. p. T. · 9 ct. p. T. · 8.5 ct. p. T. · 8 ct. p. T.

Tarief K.M.: 24, 50, 100, 150, 200, 250, 300, 350, 400, 450, 500, 550, 600, 650, 700, 750, 800, 850, 900, 950, 1000, 1050, 1100, 1150, 1200, 1250

## BAGAGE-TARIEF II.

Vertical axis: f 2.70, f 2., f 1., f 0.70, f 0.45

K.M.: 100, 150, 200, 300, 350, 400, 500, 600, 700, 800, 900, 1000, 1100, 1200, 1300, 1350

- a van 1 t/m 150 K.M. = 0.3 cent per K.M.
- b „ 151 t/m 350 K.M. voor elke K.M. boven: a = 0.125 ct.
- c Bij afstanden boven de 350 K.M. over het geheele traject 0.2 cent per K.M.

(afrondingbovenw. op heele centen met verwaarloozing van bedragen van minder dan 1/2 cent.)

De berekening der vracht geschiedt naar veelvouden van 10 K.G. min. f 0.10 per zending Vrijgewicht 30 KG. per volw. persoon en 10 KG. per kind.

## BESTELGOEDEREN-TARIEF II. (groenten-en vruchten speciaaltarief XXXII)

Vertical axis: f 1.55, f 1.35, f 1., f 0.40, f 0.20

Line labels: Vruchten-en groenten tarief XXXII. · Bestelgoederen tarief II.

Vruchten-en groenten-tarief Speciaal tarief: XXXII
- a 1-200 K.M. f 0.40 per colli
- b elke 50 K.M. meer + f 0.05.

K.M.: 100, 200, 300, 400, 500, 600, 700, 800, 900, 1000, 1100, 1200, 1300, 1350

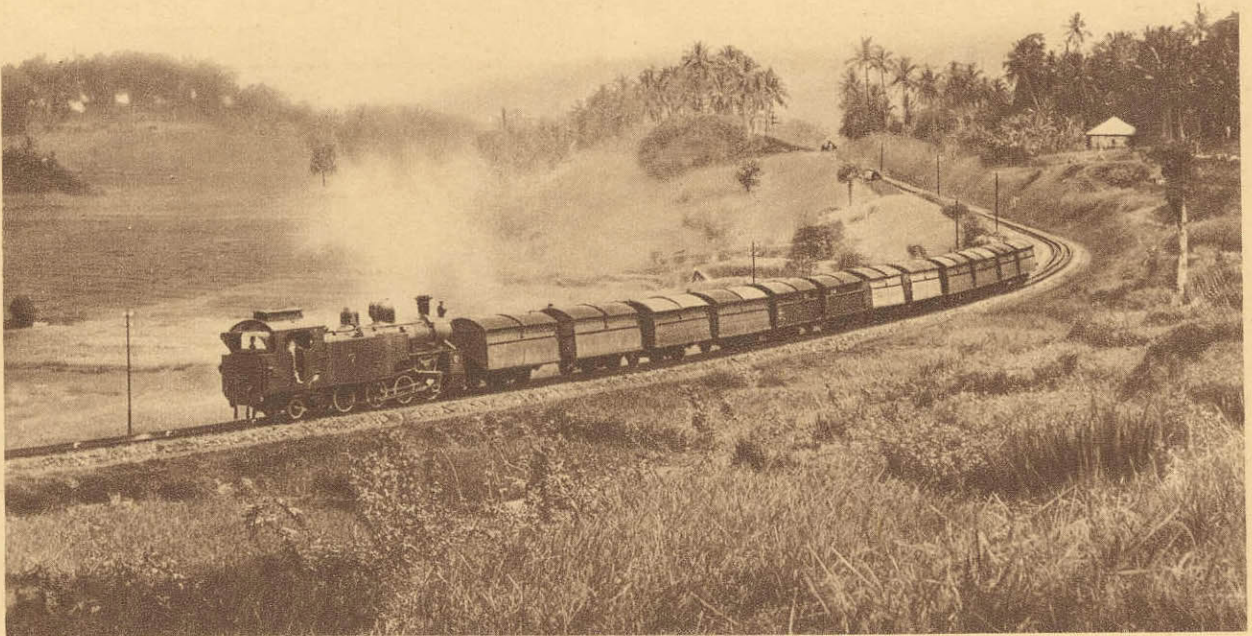
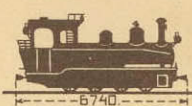
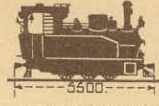
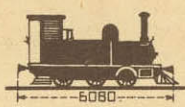
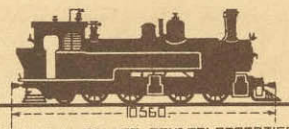
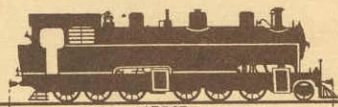
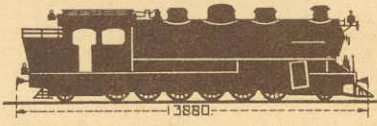
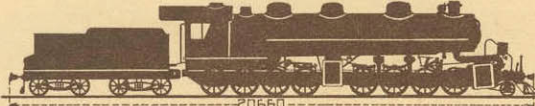
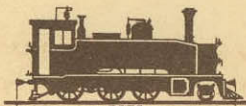
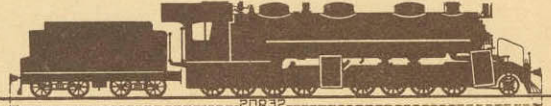
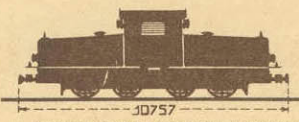
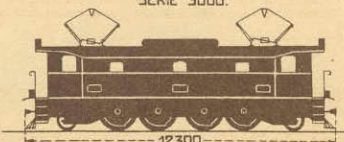
Per 5 KG.
- a t/m 200 KM. = f 0.20
- b voor elke 50 KM. boven a f 0.05 meer

(plus f 0.60 vast recht.)

Ongeacht afstand.
- c voor zendingen tot 1 KG. = f 0.60
- d id. meer dan 1 t/m 3 KG. f 0.80
- e id. meer dan 3 t/m 5 KG. f 1.—

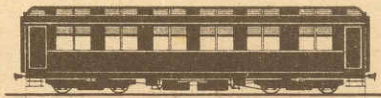
(ten zij bevrachting naar a en (of) b goedkooper uitkomt.)

Emplacement dari Station Batavia-Zuid, jang sekarang soedah ditiadakan.

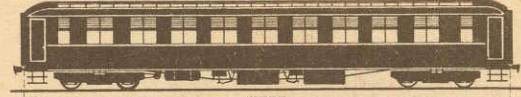
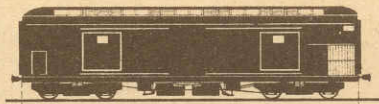
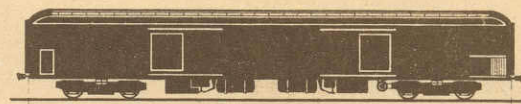
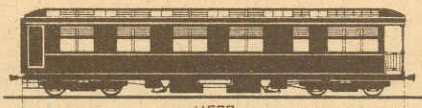
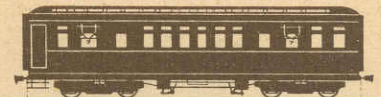
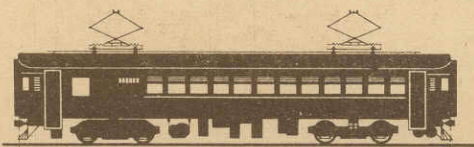
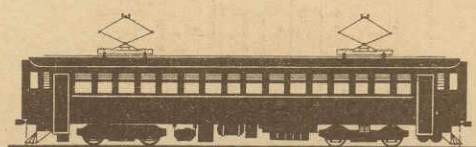
Het emplacement van het station Batavia-Zuid, dat tegenwoordig afge[...] heeft

Trein dari 180 ton jang memoeat arang-batoe, didorong dengan tandradlocomotief
0 D 1, didekat Batoe Tabal (Sumatra's Westkust).

Een kolentrein van 180 ton, getrokken door een D. tandrad loc, naby Batoe Tabal (Sumatra's Westkust)

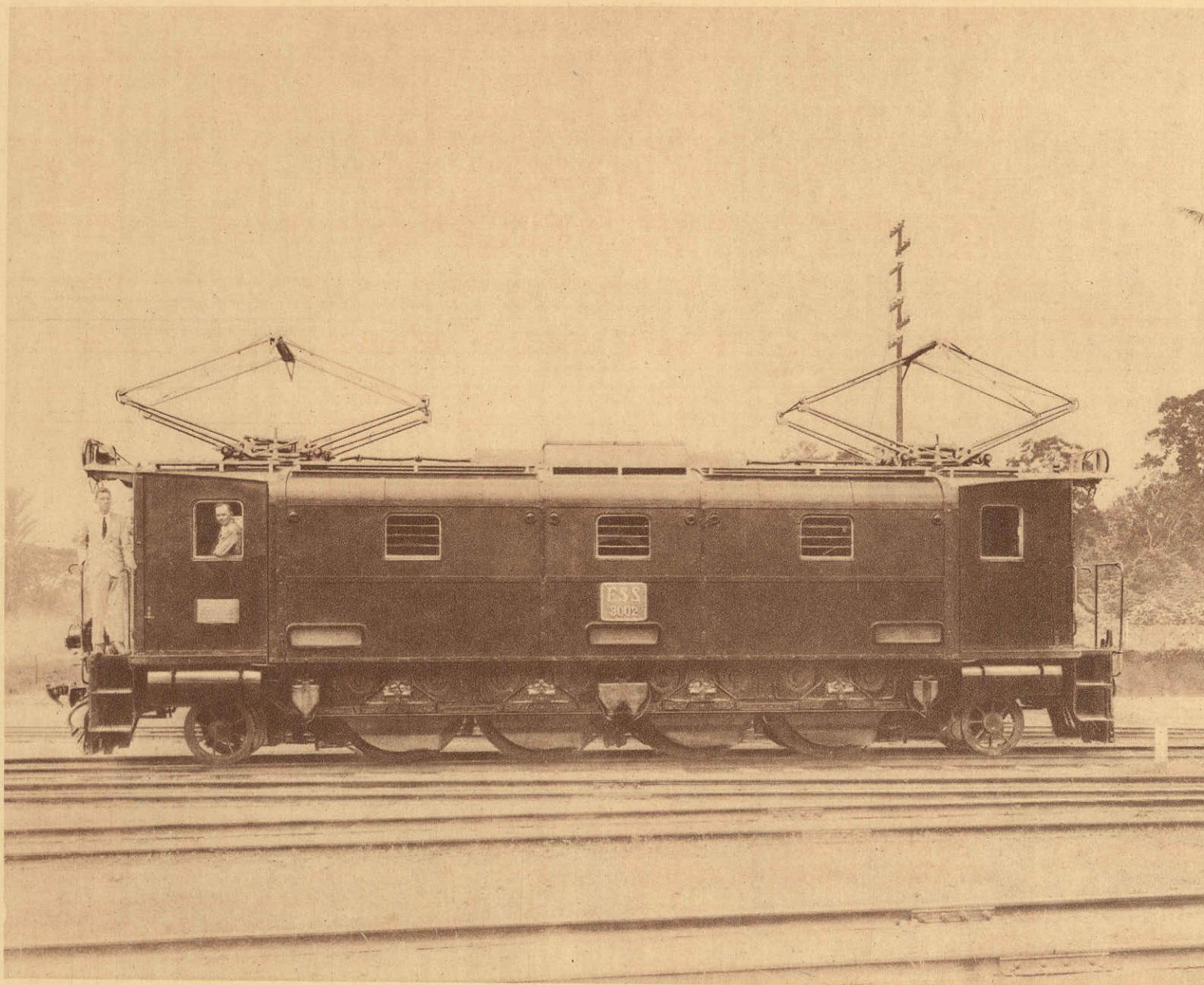
VLAKTELYN-LOCOMOTIEVEN.

SMALSPOOR-, BERGLYN- EN ELECTRISCHE LOCOMOTIEVEN.

RYTUIGEN 1,067 M SPOORWYDTE.

STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN
OP
JAVA.
Vervoerd aántal reizigers
Schaal
1 mM. = 400 000 reizigers.
tot en met 1897 zijn de in de verschillende klassen vervoerde aantallen niet afzonderlijk voorgesteld.
4e kl.
3e kl.
1e en 2e kl.
Het bedrag voor 1924 zijnde voorloopig berekend is gearceerd aangegeven.
Bedragen in duizend-tallen.
76 000
72 000
68 000
64 000
60 000
56 000
52 000
48 000
44 000
40 000
36 000
32 000
28 000
24 000
20 000
16 000
12 000
8 000
4 000
0
1878
1882
1886
1890
1894
1898
1902
1906
1910
1914
1918
1922
1924

STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN
IN DE
BUITENGEWESTEN.
Vervoerd aantal reizigers
Schaal
1 mM. = 60 000 reizigers.
tot en met 1915
totalen aantal reizigers.
van af 1916
aantal reizigers 3e kl.
aantal reizigers 1e en 2e kl.
Het bedrag voor 1924 zijnde voorloopig berekend
is gearceerd aangegeven.
Duizend tallen reizigers.
11 400
10 800
10 200
9 600
9 000
8 400
7 800
7 200
6 600
6 000
5 400
4 800
4 200
3 600
3 000
2 400
1 800
1 200
600
0
1891
1895
1899
1903
1907
1911
1915
1919
1923
1924

# NORMAAL SPOOR- EN TRAMWEGEN OP JAVA.

| | 1918<br>2508 KM. | 1919<br>2508 KM. | 1920<br>2508 KM. | 1921<br>2585 KM. | 1922<br>2685 KM. | 1923<br>2728 KM. | 1924 (²)<br>2737 KM. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Aantal reiz. 1e kl. | 314.670 | 426.000 | 546.864 | 685.041 | 472.276 | 353.103 | 350.000 |
| id. 2e kl. | 1.518.074 | 1.904.910 | 2.521.831 | 2.784.898 | 2.361.631 | 1.833.941 | 1.990.000 |
| id. 3e kl. | 47.495.821 | 64.516.835 | 66.253.645 | 64.741.196 | 56.496.958 | 46.383.916 | 44.354.000 |
| id. 4e kl. | 591.869 | 430.274 | 341.796 | 340.109 | 188.159 | 68.131 [1]) | — |
| Totaal aantal reizigers . . . . . . . . . | 49.920.434 | 67.278.018 | 69.664.135 | 68.551.244 | 59.519.024 | 48.639.091 | 46.434.000 |
| Opbrengst reiz. 1e kl. | f 854.492 | f 1.098.662 | f 1.545.692 | f 1.807.366 | f 1.474.633 | f 1.143.592 | f 1.031.693 |
| id. 2e kl. | f 1.804.125 | f 2.284.085 | f 3.321.614 | f 4.046.018 | f 3.490.636 | f 2.768,327 | f 2.471.120 |
| id. 3e kl. | f 14.283.260 | f 16.524.319 | f 21.396.749 | f 23.979.332 | f 20.986.227 | f 18.354.369 | f 17.477.509 |
| id. 4e kl. | f 27.516 | f 21.484 | f 17.090 | f 19.946 | f 11.560 | f 5.904 [1]) | — |
| Totaal opbrengst reizigers. . . . . . . | f 16.969.393 | f 19.928.750 | f 26.281.145 | f 29.852.362 | f 25.963.056 | f 22.272.193 | f 20.980.321 |
| ton bagage. . . . . | 30.450 | 38.090 | 49.104 | 57.670 | 51.528 | 47.570 | 45.300 |
| opbrengst bagage . | f 363.224 | f 445.570 | f 586.230 | f 680.552 | f 666.564 | f 699.928 | f 581.270 |
| ton bestelgoed . . | 32.275 | 38.432 | 48.993 | 63.549 | 44.064 | 36.149 | 36.950 |
| opbrengst bestelgoed | f 1.259.672 | f 1.528.859 | f 2.124.816 | f 2.737.505 | f 2.499.595 | f 2.104.097 | f 2.143.224 |
| tonnen ijl- en vrachtgoed . . . . | 6.128.682 | 6.329.026 | 6.424.933 | 6.833.525 | 5.963.044 | 5.814.302 | 6.573.000 |
| opbrengst ijl- en vrachtgoed . . . . | f 22.281.707 | f 24.472.185 | f 26.799.365 | f 31.120.744 | f 29.499.909 | f 30.489.174 | f 32.846.548 |
| opbrengst telegraaf | f 139.239 | f 149.210 | f 204.487 | f 173.660 | f 130.198 | f 108.944 | f 88.743 |
| diversen . . . . . . | f 2.628.420 | f 2.887.717 | f 3.813.756 | f 5.294.707 | f 4.526.754 | f 2.941.302 | f 2.454.127 |
| Totale opbrengst . | f 43.641.655 | f 49.412.291 | f 59.809.799 | f 69.859.530 | f 63.286.076 | f 58.525.648 | f 59.094.233 |

(¹) Op 1 Juni 1923 werd het tarief voor 4e klasse reizigers ingetrokken.
(²) Voor 1924 zijn voorloopige cijfers gegeven.

Locomotief electriek 1 A — A A — A 1.

Station lamah di Pasar-Senen.

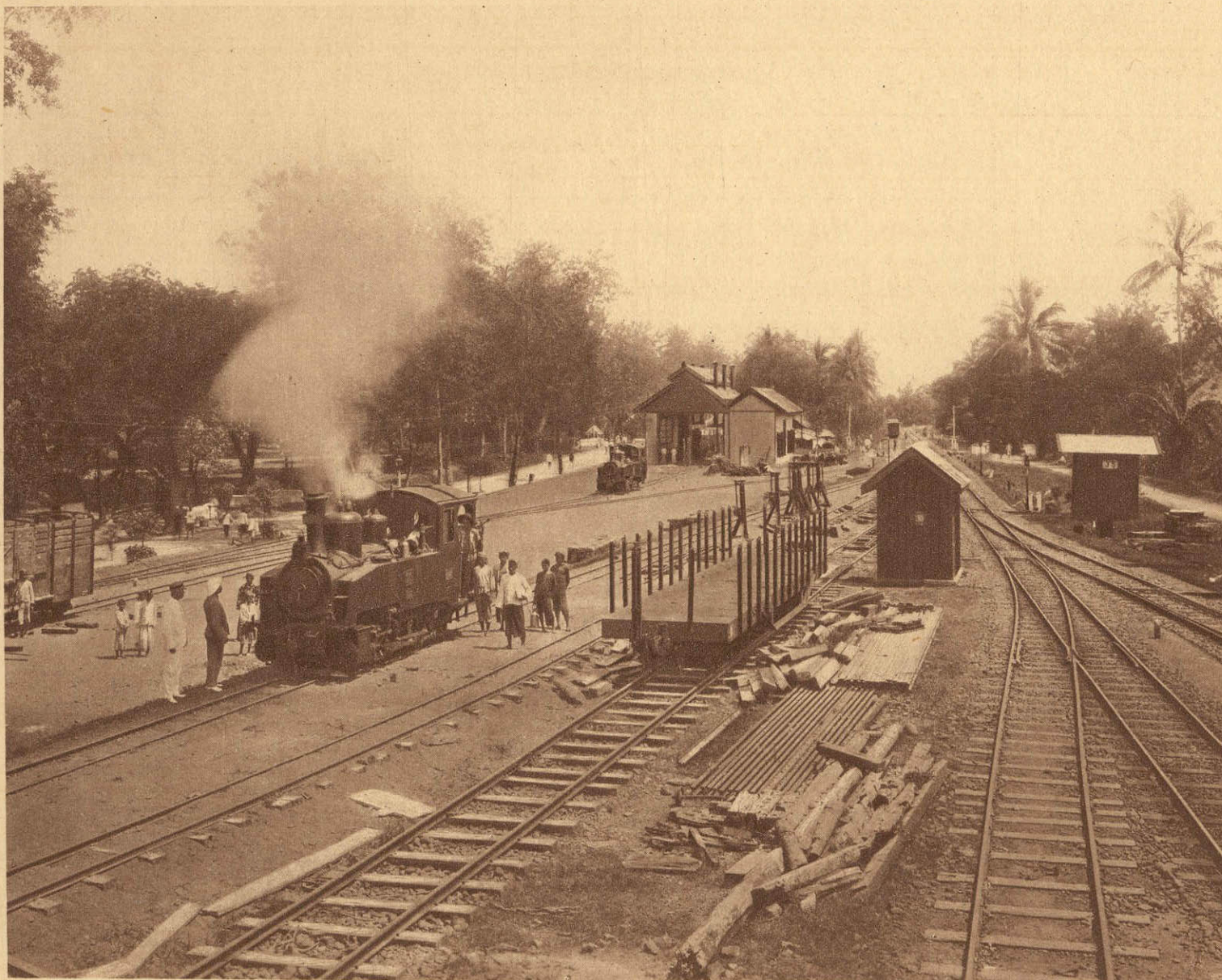
Het oude station van Passar-Senen

Station baroe di Pasar-Senen.

Het nieuwe station van Passar-Senen

HAVEN VAN SOERABAJA
MET SPOORAANSLUITING.
SCHAAL 1 a 20000.
ROTTERDAM KADE.
NOORDERPIER
AMSTERDAM KADE.
WESTERBOORD.
HOLLAND PIER. (IN AANBOUW.)
GENUA KADE.
SLANDS-PAKHUIZEN.
OOSTERBOORD.
ZUIDERBOORD.
Prapatkoeroengweg.
TANDJOENG PERAKWEG.
GOEDERENLOODS.
GOEDERENSTATION KALIMAS.
WOONWYK S.S.
BATAVIAWEG.
KALI-MAS.
WILHELMINA TOREN.
SOCIETEIT MODDERLUST.
TORPEDO BOOT HAVEN.
Marine bassin.
Boomwacht.
Achter haven
K. Dokseratoes.
D. Semampir
K. Petireman.
D.P.M.
K. Petireman
K. Wonokerto (Part).
K. Soekodono
K. Wonoasin
K. Petireman. P. H. Geo Wehry.
RANGEER EMPLACEMENT PRINS-HENDRIK.
K. Djatipoerwa
K. Soekoredjo
K. Pekoelen.
Mach. Houtzagerij

Emplacement barang-barang di Sidotopo (dekat Soerabaia).

Het goederen emplacement te Sidotopo (naby Soerabaya)

Emplacement dari halte Rambipoedji (Djawa-Wetan). Jang sebelah kiri kelihatan smalspoor (0.60 M.) dari tram jang ke Poeger.

Het emplacement van de halte Rambipoedji (Oost Djawa) naast links

Landsautomobieldiensten begin 1925.

| | Afgelegde KM. in 1924 | | | Opbrengst in guldens | | Aantal reizigers | | Aantal ton KM. | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Personen-wagens | Vracht-wagens | Totaal | 1923 | 1924 | 1923 | 1924 | 1923 | 1924 |
| Palembang . . . | 47.641 | 434.231 | 481.872 | 324.819 | 244.701 | 41.483 | 28.553 | 511.748 | 393.503 |
| Benkoelen . . . | 21.482 | 512.949 | 534.431 | 246.778 | 285.986 | 60.350 | 63.494 | 327.213 | 415.188 |
| Sum. Westkust Tapanoeli . . . | 120.360 | 790.589 | 910.949 | 458.058 | 398.741 | 158.615 | 167.047 | 303.907 | 214.150 |
| Cheribon . . . | 8.664 | 291.067 | 299.731 | 109.105 | 117.750 | 236.619 | 284.801 | 4.870 | 4.146 |
| Preanger . . . | 23.996 | 165.406 | 189.402 | 114.074 | 102.500 | 82.835 | 88.891 | 92.092 | 101.214 |
| Totaal. . . | 222.143 | 2.194.242 | 2.416.385 | 1.252.834 | 1.149.678 | 579.902 | 632.786 | 1.239.830 | 1.128.201 |

Samenstelling der ontvangsten van het bedrijf der S. S. en Tr. over de laatste drie jaren (in guldens).

| | Jaren. | Spoorwegen op Java. | Tramwegen op Java normaal-spoor. | Tramwegen op Java smal-spoor. | Totaal spoor- en tramwegen op Java. | Spoor- en tramwegen in de Buiten-gewesten. | Totaal spoor- en tramwegen in Ned. Indië. |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Reizigers . . . . | 1922 | 24.962.164 | 1.000.892 | 274.673 | 26.437.729 | 2.896.325 | 29.334.054 |
| | 1923 | 21.220.561 | 1.051.631 | 430.220 | 22.702.413 | 2.725.668 | 25.428.080 |
| | 1924 | 19.921.885 | 1.058.436 | 396.232 | 21.376.553 | 2.689.890 | 24.066.443 |
| Bagage . . . . | 1922 | 650.602 | 15.962 | 1.920 | 668.484 | 27.151 | 695.634 |
| | 1923 | 593.519 | 16.419 | 1.501 | 611.440 | 27.861 | 639.300 |
| | 1924 | 562.099 | 19.171 | 2.042 | 583.312 | 25.484 | 608.796 |
| Bestelgoed . . . | 1922 | 2.458.601 | 40.993 | — | 2.499.595 | 58.087 | 2.557.682 |
| | 1923 | 2.051.852 | 52.245 | — | 2.104.097 | 56.390 | 2.160.487 |
| | 1924 | 2.097.556 | 45.668 | — | 2.143.224 | 55.980 | 2.199.204 |
| Yl- en Vrachtgoed met bijkomende kosten . . . . . | 1922 | 28.759.482 | 740.427 | 210.068 | 29.709.976 | 4.807.349 | 34.517.325 |
| | 1923 | 29.494.753 | 994.421 | 227.312 | 30.716.486 | 5.103.907 | 35.820.394 |
| | 1924 | 31.784.930 | 1.061.618 | 257.237 | 33.103.785 | 6.065.147 | 39.168.932 |
| Particuliere telegrammen . . . . | 1922 | 130.198 | — | 324 | 130.522 | 20.245 | 150.768 |
| | 1923 | 108.944 | — | 318 | 109.262 | 18.215 | 127.478 |
| | 1924 | 88.743 | — | 388 | 89.131 | 15.445 | 104.576 |
| Nevenbedrijven . . | 1922 | — | — | — | — | — | — |
| | 1923 | 745.418 | 225.414 | — | 970.832 | 311.550 | 1.282.382 |
| | 1924 | 350.319 | 154.739 | — | 505.058 | 496.126 | 1.001.184 |
| Alle andere ontvangsten niet uit het verkeer. . . . . | 1922 | 4.426.076 | 100.679 | 11.267 | 4.538.021 | 984.649 | 5.522.670 |
| | 1923 | 1.944.233 | 26.237 | 7.251 | 1.977.720 | 834.100 | 2.811.820 |
| | 1924 | 1.910.942 | 38.127 | 9.685 | 1.958.754 | 619.938 | 2.578.692 |
| Totaal. . . | 1922 | 61.387.123 | 1.898.953 | 698.251 | 63.984.327 | 8.793.806 | 72.778.133 |
| | 1923 | 56.159.280 | 2.366.367 | 666.602 | 59.192.250 | 9.077.691 | 68.269.941 |
| | 1924 | 56.716.474 | 2.377.759 | 665.584 | 59.759.817 | 9.968.010 | 69.727.827 |

N. B. Deze inkomsten — voor 1924 zijn voorloopige cijfers opgegeven — zullen in de volgende paragraaf nog een korte bespreking vinden.

°/o
Rentabiliteit over onderstaand kapitaal in procenten.
verwachting
Millioen gulden.
STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN IN NED. INDIË.
Kapitaal
van in exploitatie zijnde lijnen in millioenen guldens.

Rentabiliteit over onderstaand kapitaal in procenten.
STAATSSPOOR- EN TRAMWEGEN IN NED. INDIE.
Kapitaal
der rendabele lijnen.
(2/3 van het kapitaal der in exploitatie zijnde lijnen) in millioennen guldens
Millioen gulden.
raming
verwachting

Boekoe-peringatan ini pada penghabisan tahoen 1924 — permoelaän tahoen 1925 — dikarang oleh Toean S. A. Reitsma, Hoofdambtenaar ter beschikking, dengan pertoeloengannja sekalian afdeeling-afdeeling dari dienst der Staatsspoor- en Tramwegen.

Karangan itoe laloe dibikin pèndèk oleh Toean F. H. de Hoog, sedang Toean R. M. Haria W. Soemarta jang menjalin itoe dalam bahasa Malajoe rendah.

Samak dan perhiasan boekoe itoe diperboeat oleh Toean D. Rühl Jr., toekang perhiasan (sierkunstenaar) di Bandoeng.

Foto-foto oedara didapat dari Fototechnischen dienst dari afdeeling kapal-oedara Militair.

Pembikinnja boekoe-boekoe itoe terdjadi di masing-masing onderafdeeling dari reproductie-bedrijf dari Topografischen dienst di Weltevreden, ialah dari onder-afdeeling rotogravure-, offset- dan illustratiedrukkerij, begitoepoen pada clichéafdeeling dan binderij.

Kertas samak dan antero kertas dalamnja boekoe itoe keloearan dari pabrik kertas dari Padalarang.